

EL COLEGIO DE MÉXICO
CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS

**EL ESPACIO DEL PACÍFICO MEXICANO:
PUERTOS, RUTAS, NAVEGACIÓN Y REDES COMERCIALES,
1848-1927**

TESIS
que en conformidad con los requisitos
establecidos para optar por el grado de

DOCTOR EN HISTORIA

PRESENTA:

KARINA BUSTO IBARRA

Director de tesis: Dr. Marcello Carmagnani

México, D.F., noviembre de 2008

Aprobada por el
Jurado Examinador

1. _____
Presidente

2. _____
Primer vocal

3. _____
Vocal secretario

A mis padres

A James

A mi abuela

con todo mi cariño y admiración

AGRADECIMIENTOS

En el transcurso de los últimos cinco años dedicados a la investigación y redacción de la tesis han sido muchas las personas que me han apoyado. En primer lugar quiero agradecer a Marcello Carmagnani, por su confianza e interés en este proyecto, desde sus inicios hasta su culminación; sus atinados comentarios y sugerencias constantes fueron de gran ayuda para encontrar el enfoque más adecuado. Agradezco también a Sandra Kuntz, Manuel Miño y Carlos Marichal, quienes han estado al tanto de la investigación a través de la lectura de algunos capítulos y de conversaciones informales. Héctor Mendoza, Laura Muñoz y Johanna von Graffenstein, leyeron versiones previas del manuscrito e hicieron observaciones importantes que mejoraron el trabajo. Estoy particularmente agradecida con Héctor, siempre atento a mis inquietudes académicas.

Expreso mi gratitud a los profesores que han contribuido a mi formación, con especial reconocimiento a quienes me dieron clases en el Colegio. A Luis Aboites, Sandra Kuntz y Graciela Márquez, les agradezco su cordialidad y buena disposición al frente de la Coordinación del Centro de Estudios Históricos, al igual que a Rosa María López y Rosa María Quiroz.

El desarrollo de la investigación fue posible gracias a varias instituciones que me apoyaron en diferentes etapas. La beca del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) me permitió realizar los estudios de doctorado. La Biblioteca Huntington, en San Marino, California, me acogió como una de sus becarias durante tres meses. De CONACYT obtuve también una beca mixta de intercambio académico en Estados Unidos. Finalmente, de El Colegio de México recibí un apoyo para la etapa final de escritura de la tesis.

Como investigadora visitante en la Universidad de California, Davis, he tenido la oportunidad de intercambiar ideas con Arnold Bauer, Andrés Reséndez, Thomas Holloway y Charles Walker. A todos ellos, así como a Delfina Reldfield y Christina Siracusa, mi agradecimiento por la hospitalidad que me han brindado en el *Hemispheric Institute on the Americas*. Deseo expresar mi gratitud a Margaret Chowning y Allan Pred, de la Universidad de California, Berkeley, por haberme invitado a participar en sus seminarios sobre historia de México y geografía cultural, respectivamente.

En los acervos que visité me encontré con la amabilidad de Juan Manuel Herrera, Carlos Vidali, David Kessler, Mario Einaudi, Daniel Lewis, William Kooiman, a todos ellos, y al personal del departamento de préstamo interbibliotecario de la Universidad de California Davis, gracias. De igual forma expreso mi gratitud a Juan Carlos del Olmo, del Instituto de Geografía de la UNAM, por su ayuda en la elaboración de algunos mapas, y a Jorge González, por haberme socorrido cuando me hallaba en una situación crítica.

Además, doy las gracias:

A mis amigos y compañeros de generación, con quienes compartí muchos momentos significativos, de aprendizaje y alegrías: Marina Alonso, María Rosa Gudiño, Susana Sosenski, Cecilia Bautista, Cynthia Montero, María José Navajas, Inés Rojkind, Dolores Lorenzo, Javier Delgado, Jesús Hernández, Gabriel Torres, René de León, Luis Arrijoja, Andrés Ríos, Gregorio Saldarriaga, Harim Gutiérrez, Juan Carlos Vélez.

A mis amigos de Davis, Nelson Martínez, Pamela Olmos, Xóchil Juárez, Ángel Pita, Bhavana Mody, Eva St. Clair, Claudia Darrigrandi, Kimberly Davis, Panito, Ana María y Pano, quienes han contribuido enormemente a hacer más grata mi estancia en Estados Unidos. Un

agradecimiento especial a Ángel (y a James) por su invaluable ayuda para descifrar cuál sería la mejor forma de trabajar los datos estadísticos.

A mi querida (Ma) Maru Arias, por las largas, intensas y entrañables conversaciones de los últimos años; a Cecilia Naomi Kasuga, por su amistad de toda la vida; a Marita Martín, por los gratos momentos que hemos compartido, y a Elvia Ruiz, siempre dispuesta a auxiliarme.

A todos los integrantes de la familia Ketchum, en especial a Martha, por el afecto que me han brindado.

A mi adorada familia, que con su amor y comprensión me ha apoyado en todo momento. Mis papás han sido mis dos grandes pilares; mis hermanas, las mejores amigas; Leonardo y Sebastián, dos rayitos de luz y de esperanza; Julio, mi compadre; Pita, ejemplo a seguir.

A James, que ha permanecido a mi lado. Su amor, compañía y apoyo incondicional, son mis más grandes tesoros. En buena medida, este trabajo también es suyo porque, gracias a su persistencia y a los ánimos que me brindó constantemente, pude llegar a la meta.

ÍNDICE

Introducción	1
PRIMERA PARTE	
Las comunicaciones marítimas y terrestres en México y el Pacífico	18
Capítulo I. Comunicaciones e innovación tecnológica en México	20
1. Caminos y diligencias	27
2. Telégrafos y cable submarino	35
3. Ferrocarriles	45
4. Vapores	53
5. La evolución de las comunicaciones: una visión de conjunto	68
a) Comunicaciones marítimas y terrestres en 1858	69
b) Comunicaciones marítimas y terrestres en 1874	73
c) Comunicaciones marítimas y terrestres en 1887	76
d) Comunicaciones marítimas y terrestres en 1907	79
e) Comunicaciones marítimas y terrestres en 1927	82
Capítulo II. Espacios transitados en el territorio mexicano	84
1. Rutas marítimas y terrestres hacia el Pacífico	85
2. Viajeros en tránsito durante la fiebre del oro californiano	92
Capítulo III. La conexión entre el Atlántico y el Pacífico	110
1. Las rutas interoceánicas	112
a) Nicaragua	117
b) Tehuantepec	120
c) Panamá	123
2. La llegada del ferrocarril de Panamá	125
3. La construcción del canal	130
4. El comercio por el canal en su primera década	134
5. El eje San Francisco-Panamá en la geopolítica del siglo XIX	137
SEGUNDA PARTE	
Los puertos del Pacífico en el eje San Francisco-Panamá	144
Capítulo IV. Sistema portuario del Pacífico	146
1. Aproximación al concepto de sistema portuario	147
2. Un sistema portuario en formación	153
3. El sistema portuario del Pacífico Mexicano	156
4. Elementos de clasificación portuaria	164
5. Puertos o nodos primarios	169
6. Puertos o nodos estratégicos	170
7. Puertos o nodos secundarios	172
8. Puertos de escala	177

Capítulo V. El puerto de San Francisco y sus conexiones con la costa mexicana	180
1. Los primeros años	181
2. Una ciudad instantánea	186
3. El espacio urbano	190
4. Comercio e infraestructura comercial	192
a) Bancos y sistema financiero	194
5. Hinterland y comunicaciones marítimas, fluviales y terrestres	198
6. Relación comercial entre San Francisco y los puertos del Pacífico mexicano	205
a) Las transacciones entre México y China	208
b) San Francisco como centro distribuidor	212
c) El comercio directo con San Francisco	216
Capítulo VI. Mazatlán: nodo articulador del Pacífico mexicano	222
1. Los primeros años	224
2. El espacio urbano	227
3. Hinterland o zona de influencia del puerto	234
4. Comunicaciones internas y externas	238
5. Comercio e infraestructura comercial	246
a) Comerciantes extranjeros	246
b) Sistema crediticio	251
- Etapa prebancaria	252
- Wells Fargo & Company	254
- El establecimiento de bancos	259
c) Las mercancías generales	262
d) Los productos de importación y exportación	264
e) La minería	266
f) El comercio de la localidad	269
g) Las industrias	273
Capítulo VII. Acapulco: puerto estratégico en la navegación internacional	279
1. Acapulco en los años de la fiebre del oro	282
2. La <i>Pacific Mail Steamship Company</i> en el puerto	286
3. Abasto y control del carbón	291
4. Comercio e infraestructura comercial	298
a) Comerciantes extranjeros	298
b) Sistema crediticio	302
c) Los productos de exportación	304
- Frutas	307
- Algodón	313
- Maderas y productos de palma de coco	317
- Pieles y cueros	319
d) Las industrias	321
e) El espacio urbano	323
f) Hinterland o zona de influencia del puerto	327
g) Comunicaciones internas y externas	333

TERCERA PARTE	
Dinámica comercial y navegación en los puertos mexicanos	337
Capítulo VIII. Intercambios comerciales, movimiento marítimo y crecimiento demográfico	339
1. Nota sobre las fuentes cuantitativas	341
2. Comercio exterior, navegación y población	343
a) Los puertos primarios y estratégicos	345
b) Los puertos secundarios	359
c) Los puertos de escala	380
3. El movimiento marítimo en los puertos primarios y estratégicos	409
Capítulo IX. Mercancías, fletes e infraestructura portuaria	422
1. Comercio de cabotaje: las mercancías, las rutas	422
2. El costo de los fletes	429
3. Infraestructura portuaria e innovación tecnológica. Manzanillo y Salina Cruz	440
a) Salina Cruz	442
b) Manzanillo	446
Consideraciones finales	451
Siglas y referencias	464
Índices de mapas, cuadros, figuras y gráficas	484
Glosario	486

INTRODUCCIÓN

El estudio de la historia marítima es un tema de interés para muchas naciones vinculadas estrechamente con el mar. México, con una gran extensión costera, ha tenido un devenir histórico esencialmente terrestre, con una percepción cultural que lo ha concebido como un país interno, a pesar de contar con más de 11,000 kilómetros de litorales.¹

La curiosidad por averiguar razones que expliquen el pasado marítimo del país fue una de las principales motivaciones que me llevaron a estudiar el espacio del Pacífico mexicano, actualmente compuesto de infinidad de comunidades pesqueras, centros turísticos, y polos agrícolas e industriales. Interrogantes como qué ocurrió en esa extensa costa en tiempos pasados, cómo se explica la existencia y el desarrollo de sus puertos, o cuáles fueron sus vínculos con otras localidades, dieron origen a esta investigación.

Con la intención de comprender este pasado me enfocaré en el espacio marítimo, entendido como el área costera donde se encuentran localidades que dan vida a una forma específica de interrelaciones entre actividades marinas y terrestres. Se trata de un espacio conformado por comunidades que tienen más elementos en común con otras sociedades costeras que con sus vecinos inmediatos localizados tierra adentro.² Desde otra óptica, el espacio marítimo es también una superficie de circulación, donde confluyen rutas de comunicación, a través de las cuales ocurren procesos de expansión política y comercial.³

¹ De la extensión total de los litorales mexicanos corresponden 8,475.1 kilómetros al Océano Pacífico y 3,117.7 al Golfo de México y Mar Caribe. El mayor crecimiento de población costera ha ocurrido en el siglo XX, con la diversificación de las actividades productivas al comercio, la industria, el petróleo y el turismo, y la apertura de nuevos espacios productivos. Padilla, "Población", 2000. Sobre las regiones costeras y el espacio mexicano desde una perspectiva histórica, véase García, 2000.

² Pearson, "Littoral", 2006, p.1.

³ Suárez, "Espacio", 2006.

Los puertos son un componente esencial del espacio marítimo, son sitios de vinculación marítima y terrestre, donde existe un constante movimiento de mercancías y de personas, con un dinamismo singular, favorecido por las actividades comerciales; son lugares utilizados para la transferencia de mercancías entre mar y tierra, centros potenciales de concentración y distribución de artículos diversos. En ellos conviven pobladores y visitantes de diversa procedencia; son localidades que se convierten en espacios cosmopolita aún si son pequeños.

El presente trabajo es sobre la evolución del espacio marítimo del Pacífico mexicano y la integración de sus puertos tanto al territorio mexicano como a otras regiones en el ámbito internacional. El área de estudio incluye al Golfo de California, y comprende las ciudades portuarias de los estados de Sonora, Sinaloa, Nayarit, Colima, Guerrero, Oaxaca, Chiapas y el territorio de Baja California, cuyos nexos con los puertos del Pacífico estadounidense y sus prolongaciones con los puertos del Atlántico fueron importantes.

Se trata de un extenso espacio costero, cuyos puertos no siempre han tenido un lugar predominante en la economía mexicana y que además han compartido una historia común: su relativo aislamiento con respecto al centro del país. Esta representación de aislamiento de los puertos y sus regiones ha prevalecido en la historiografía hasta nuestros días. Diversos estudios desde la década de 1970 han propuesto que la articulación del espacio mexicano se modificó definitivamente con la llegada de los ferrocarriles en las últimas décadas del siglo XIX. En consecuencia, algunos lugares se vieron favorecidos mientras otros quedaron marginados de la red ferroviaria y, por tanto, alejados del progreso.⁴

Si bien esto es cierto, también es un hecho que bajo semejante visión no se ha considerado el papel que jugó la red de comunicaciones marítimas en los mares mexicanos y el impacto que éstas tuvieron en el desarrollo portuario. Es prácticamente nulo el conocimiento

⁴ Moreno, "Paisaje", 1971; Kuntz, "Ferrocarriles", 1999; Ortiz, *Ferrocarriles*, 1987.

sobre la integración de las zonas costeras al resto del país en el siglo XIX, pues en los casos en que éstas se han tomado en cuenta, se hace generalmente desde un enfoque centralista y a partir de lo terrestre,⁵ sin considerar la posible existencia de espacios interconectados por la vía marítima que funcionaron de manera independiente a la estructura espacial dictada por la Ciudad de México.

El propósito de esta investigación es analizar el problema de la formación del mercado en el Pacífico mexicano a través del estudio de sus puertos y de las relaciones que estos tuvieron entre sí y con otros lugares. El objetivo central es detectar las transformaciones espaciales ocurridas entre 1848 y 1927, considerando la apertura de rutas marítimas en el Pacífico tras el descubrimiento de oro en California y los vínculos con las comunicaciones terrestres que existían en el territorio nacional.

Asimismo, es de interés explicar por qué unos puertos se desarrollaron más que otros, averiguar cuáles fueron las causas internas de su progreso o estancamiento, así como establecer jerarquías portuarias entre los principales centros costeros de la costa mexicana del Pacífico. A través de la comparación del movimiento marítimo entre los puertos será posible observar de qué manera el cambio tecnológico tuvo efectos sobre la navegación de vela y de vapor. Mediante el comercio exterior y el crecimiento demográfico se podrá averiguar cómo se complementaron o compitieron los puertos en una compleja red de navegación costera e internacional.

¿Cómo entender la complejidad de un espacio como el Pacífico mexicano y el funcionamiento del mercado en un largo periodo? Para explicar lo anterior, propongo que la aparición del eje San Francisco–Panamá, para comunicar el Atlántico con el Pacífico y facilitar el acceso a los placeres de oro californiano, fue el principal detonador que hizo entrar a los

⁵ García, *Desarrollo*, 2004.

puertos mexicanos del Pacífico en una nueva fase de desarrollo. Además, considero que la expansión de redes comerciales favoreció la integración marítima y terrestre, que a su vez obedeció al cambio tecnológico introducido en el país, todo lo cual repercutió en una mayor articulación del territorio mexicano.

Por otra parte, planteo que existió una paulatina formación de un sistema portuario determinado por el eje San Francisco–Panamá, que contribuyó a una formación más sólida de regiones marítimas ligadas entre sí. En dicho sistema los puertos mexicanos cumplieron una función específica y experimentaron constantes transformaciones. He distinguido cuatro tipos de nodos: primarios, estratégicos, secundarios y de escala. Se propone que el único puerto que desempeñó las funciones de nodo primario fue Mazatlán, mientras que los estratégicos fueron Acapulco y Salina Cruz, y los secundarios, Guaymas, La Paz, Manzanillo, San Blas y Santa Rosalía. En los de escala distinguí a Bahía Magdalena, Ensenada, Altata, Topolobampo, Puerto Ángel, Tonalá y San Benito.

De los puertos que participaron en el sistema mencionado se han retomado sólo tres para su análisis detallado. Dado el interés en las conexiones internacionales, el primer nodo portuario que se estudia es el de San Francisco; también se analizan Mazatlán y Acapulco, el primero como ejemplo de un puerto próspero, el segundo como uno de escasa importancia comercial, pero de relevancia estratégica para el sistema de navegación internacional. Considero que mediante el análisis de dicho sistema será posible detectar los ciclos de desarrollo portuario que determinaron el auge, la decadencia o el estancamiento de aquéllos sitios. Esto, a su vez, permitirá establecer los grados de importancia de las ciudades costeras y analizar el espacio del Pacífico mexicano en su conjunto.

El periodo que cubre esta investigación no coincide con las etapas demarcadas tradicionalmente en la historia de México acotadas por eventos políticos. La realidad del espacio del Pacífico respondió más a exigencias comerciales que políticas y aunque en sus puertos se vivieron conflictos como en el resto del país, su evolución estuvo acotada por el desarrollo mercantil nacional e internacional.

El inicio del presente estudio es 1848. Este año generalmente se conoce por el fin de la guerra entre México y Estados Unidos y por la pérdida de los territorios del norte del país. Sin embargo, ésta no es la razón por la que este trabajo comienza precisamente en ese año, sino otro evento que marcó el despegue comercial en el Pacífico: el descubrimiento de oro en California y la subsiguiente “fiebre del oro” que originó migraciones y apertura de rutas en el ámbito mundial. La creación de la primera línea naviera entre San Francisco y Panamá en 1848 debió su éxito al movimiento de bienes y personas que tal descubrimiento ocasionó.

El alcance de las comunicaciones terrestres en el territorio mexicano se fue modificando conforme se fueron construyendo distintas líneas de ferrocarril en el país y en la medida en que se abrieron rutas de navegación. En el Pacífico, la mayoría de las ciudades portuarias y sus zonas aledañas mantuvieron el uso de caminos y transportes tradicionales. A través de estas redes terrestres los puertos se integraban a otras regiones, pero por la vía marítima existía un estrecho intercambio y, por tanto, una eficiente comunicación.

En este proceso de cambios y reajustes se afianzó una estructura interna que funcionó para los puertos mexicanos, pero décadas más adelante la situación se modificó. La fecha que cierra un ciclo de desarrollo portuario es 1927. Este año concluye una etapa de modernización de las comunicaciones terrestres que conectaron a la mayor parte de los puertos del Pacífico con la red de infraestructura nacional. En 1927 se concluyeron en la costa del

Pacífico dos rutas terrestres importantes: 1) la línea del Ferrocarril *Sud Pacífico* desde la ciudad fronteriza de Nogales, Sonora, hasta Guadalajara; 2) se terminó el primer tramo de carretera moderno, el de Veracruz a Acapulco, que a su vez se conectaba con la Ciudad de México. Este último sistema de transporte estaba diseñado para automóviles y con él se lograba enlazar a la Ciudad de México con el puerto, viejo anhelo que se había postergado durante años por la dificultad para trazar vías férreas.⁶

Entre las interrogantes que guiaron la investigación encontramos las siguientes ¿Cuáles fueron los motores que impulsaron el desarrollo de los puertos del Pacífico? ¿Por qué unos tuvieron mayor importancia que otros? ¿Existió una interrelación entre ellos? ¿Cómo ocurrió su integración al territorio nacional? ¿De qué manera se experimentaron las transformaciones en el espacio marítimo de la segunda mitad del siglo XIX?

Para contestar estas preguntas es conveniente hacer un estudio de larga duración, en el sentido que ha propuesto Fernand Braudel.⁷ En una investigación como ésta, cuyo interés es la transformación espacial en un amplio periodo, donde intervienen diversos puertos que a su vez pertenecen a distintos estados y territorios, ha sido indispensable contar con algunos elementos que ofrece la geografía histórica. Esta disciplina plantea problemas de regionalización, intercambios y, en general, cuestiones que tienen expresión espacial e histórica.⁸

A partir de la geografía histórica podemos acercarnos a nuestro tema de estudio, pues ésta ofrece herramientas metodológicas adecuadas para el análisis del tiempo y el espacio desde una perspectiva diacrónica, lo cual permite detectar los cambios en un periodo prolongado.⁹ En

⁶ El año de 1927 corresponde también a la propuesta de algunos investigadores que han detectado que el ciclo económico del capitalismo liberal finalizó con la crisis internacional de 1929 y no con el proceso revolucionario de 1910. Este último no modificó la economía política del periodo porfirista, sino que incorporó a nuevos grupos que se beneficiarían de las rentas a través del sistema político. Bortz y Haber (eds.), *Mexican*, 2002.

⁷ Braudel, *Historia*, 1974.

⁸ García, "Busca", 1998.

⁹ Baker, *Geography*, 2003.

un trabajo como éste que incluye múltiples regiones, la geografía histórica permite conocer el espacio en términos de su evolución, comparación o análisis. El estudio de los intercambios regionales, con sus particularidades, alcances e influencias es imprescindible para entender las transformaciones de los espacios regionales que forman parte del territorio mexicano.

Así pues, me he inclinado por preceptos de la geografía histórica y la geografía económica, entre los cuales la dinámica de la integración interregional de los espacios, los medios de comunicación y transporte, la localización de las actividades económicas, así como otros elementos, juegan un papel destacado en el desarrollo histórico de las sociedades.¹⁰ En correspondencia con esto, también he otorgado un peso importante a la cartografía. Diversos mapas fueron creados a partir de mapas antiguos y otros más se elaboraron con base en fuentes históricas que proporcionan datos adecuados para traducirlos a una expresión visual que representa los procesos de cambio geográfico.

Una forma de analizar las transformaciones espaciales ha sido detectar algunos momentos específicos que las explican los cambios y continuidades en la estructura mercantil y de las comunicaciones en México. Los años que he determinado como cruciales para esto son 1848, inicio del periodo de estudio a partir de la fiebre del oro californiana; 1874, que representa la época de cambios incipientes hacia una mayor apertura comercial; 1887, cuando ya se había logrado tender una red de comunicaciones y transportes más sólida; 1907, que representa la situación después de esplendor porfirista; finalmente, 1927 es el año final del periodo de estudio, que refleja la incorporación de nuevas rutas de transporte y comunicación en el Pacífico. Estos cortes temporales serán utilizados para explicar las comunicaciones en México, el sistema de navegación en el pacífico mexicano y algunos otros elementos

¹⁰ Meinig, "Continuous, 1978; Meinig, *Shaping*, 1991; Baker, *Geography*, 2003; Cortez, *Geografía*, 1991; García, "Busca"; Mitchell, *Historical*, 1963.

comparativos entre los puertos, como el comercio exterior, la navegación o el crecimiento demográfico. Para ejemplificar cada uno de estos periodos será necesario elaborar esquemas, mapas temáticos y planos urbanos, a través de los cuales sean visibles los cambios espaciales en escala local, regional y nacional.

Por otra parte, es importante mencionar los trabajos existentes sobre los puertos mexicanos. Generalmente en ellos se examinan aspectos locales o regionales, pero pocas veces se han ofrecido visiones de conjunto que permitan observar los cambios y continuidades a través del tiempo, así como las diferencias en la jerarquía urbana, sus conexiones por mar y tierra y sus áreas de influencia.¹¹ Existen, sin embargo, algunos estudios puntuales que logran desentrañar el desarrollo urbano de un puerto con relación a parámetros dictados por elementos internos y externos.¹²

En el caso de los puertos del Pacífico, existen estudios monográficos en los que el objeto de estudio es el puerto mismo. Entre ellos encontramos la compilación realizada por Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes Garza, sobre *Los puertos noroccidentales de México*, donde se incorporan breves ensayos de los puertos de Navidad, Manzanillo, Chacala, Matanchén, San Blas, Puerto Vallarta, Mazatlán, Altata, Guaymas, Topolobampo, Ensenada y La Paz, que van desde la época colonial hasta el siglo XX.¹³

Otro tipo de trabajos son aquellos que han considerado el Noroeste de México como un espacio históricamente definido, en el cual participan los puertos localizados en el Golfo de California. Sergio Ortega, por ejemplo, atribuye al Noroeste una homogeneidad que se puede

¹¹ En su libro sobre la configuración del Golfo de México, Trujillo Bolio hace un intento por estudiar a todos los puertos en su conjunto, pero al final no logra ofrecer una explicación sobre la integración de los puertos al resto del país. Trujillo, *Golfo*, 2005.

¹² Véase el excelente estudio de Meléndez, *Capitalism*, 1998.

¹³ Véase, por ejemplo, la compilación de artículos en Olveda y Reyes, *Puertos*, 1994. Para los puertos de La Paz y Santa Rosalía, Baja California, consúltese Busto, "Comercio", 1999.

conocer a través de los procesos sociales, económicos, políticos, demográficos y culturales compartidos a lo largo de su historia.¹⁴

En la misma zona, varios autores han propuesto la existencia de un mercado regional que funcionó desde fines del siglo XVIII gracias a los intercambios entre sus puertos. Juan Domingo Vidargas del Moral estudió la navegación y el comercio en el Golfo de California en el periodo de 1740 a 1824; Dení Trejo ha propuesto en algunos artículos y libros la conformación de un mercado entre los puertos de Sinaloa, Sonora y Baja California; Juan José Gracida Romo también ha escrito sobre la formación regional en el Noroeste. Finalmente, Juan Manuel Romero Gil, en su estudio sobre la minería en el Noroeste, propuso un análisis para esa región que presentó características similares en la segunda mitad del siglo XIX.¹⁵

Del devenir histórico de otros puertos, como el de Acapulco, es prácticamente inexistente el conocimiento que se tiene para el siglo XIX. En el caso de este sitio, la historiografía ha sido abundante para la etapa colonial, en particular al abordar temas como la ruta del galeón de Manila, el comercio transpacífico, las ferias y la importancia del puerto para la corona, entre otros.¹⁶ En cambio, los trabajos sobre Mazatlán son los que más han predominado, quizá por la disponibilidad de fuentes, pero también por la importancia comercial que tuvo para el estado de Sinaloa y el Golfo de California.¹⁷

Existen también algunos estudios que han considerado a los puertos del Pacífico desde una perspectiva general, que relaciona su existencia con la costa oeste de Estados Unidos o que los toma en cuenta en el análisis general de su función como centros de captación de recursos

¹⁴ Ortega, *Ensayo*, 1993.

¹⁵ Vidargas, “Navegación”, 1982; Trejo, “Conformación”, 1998; Trejo, *Espacio*, 1999; Gracida, “Formación”; Romero, *Minería*, 2001.

¹⁶ Schurz, *Manila*, 1959; Calderón, *Historia*, 1953; Sales, *Movimiento*, 2000; Yuste, *Comercio*, 1984; Valdés, *Minas*, 1987; García, “Comercio”, 1997; Pavía, *Anhelos*, 2001; Pinzón, “Acciones”, 2008.

¹⁷ Carrillo y Escobar, *Historia*, 1998; Alanís, *Porfiriato*, 1991; García, *Fundación*, 1992; Martínez, “Casas”, 1996; Busto, “Mazatlán”, 2006; Ibarra, *Sinaloa*, 1993; Jiménez, *Amado*, 2006.

para la federación a través de sus aduanas. Sin embargo, estos trabajos se han concentrado en la primera mitad del siglo XIX y poco han contribuido a la segunda mitad del siglo.¹⁸

Respecto al desarrollo del comercio exterior y movimiento marítimo en los puertos mexicanos del Pacífico, es escasa la producción historiográfica. Se deben destacar las investigaciones de Inés Herrera y, recientemente la de Sandra Kuntz, quien ha estudiado el comercio exterior del país entre 1870 y 1929, en el cual incluye algunos aspectos centrales de las costas mexicanas.¹⁹

En suma, es posible advertir que los puertos del Pacífico mexicano han recibido cierta atención que explica su devenir histórico. No obstante, carecemos de estudios integrales sobre los principales centros portuarios que muestren sus transformaciones y que expliquen los vínculos interregionales.

Un análisis desde esta perspectiva es el que se propone en esta tesis, de ahí que se pretendan analizar en su conjunto las funciones que cada uno de los puertos tuvieron en la dinámica marítima y comercial del Pacífico. Esto, aunado al énfasis que se le otorga a las conexiones de este espacio con otros nacionales e internacionales, es la principal contribución que espero ofrecer como resultado de la investigación.

Las fuentes utilizadas en la tesis provienen de distintos acervos mexicanos y estadounidenses. En México acudí a la Biblioteca Nacional, la Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada, la Mapoteca Manuel Orozco y Berra, y al Archivo General de la Nación. En ellos consulté publicaciones de relevancia para mi trabajo, como el *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, el *Anuario Estadístico de la República Mexicana*, algunas

¹⁸ López, *Estructura*, 1982; Herrera, “Comercio”, 1978; Herrera, “Comercio”, 1988; Ibarra, *Comercio*, 1998; Mayo, *Commerce*, 2006; Busto “Maritime”, 1999. Este último trabajo se dedica a la segunda mitad del siglo XIX.

¹⁹ Herrera Canales, *Comercio*, 1977; Kuntz, *Comercio*, 2007.

memorias de Hacienda y de Fomento, informes de gobierno presentados en los estados del Pacífico por los ejecutivos en turno, así como cartografía histórica del periodo en cuestión.

Los mapas antiguos albergados en la Mapoteca fueron útiles para el análisis de las rutas de comunicación y transporte, de la fisonomía urbana de los puertos, así como para la ubicación de los principales centros de comercio y sus actividades productivas, entre otros datos que arrojan los mapas antiguos. Asimismo, se ha aprovechado la información de reseñas geográficas y estadísticas producidas en los estados, en particular de Sinaloa y Guerrero para formar nuevos mapas donde se aprecia la zona de influencia directa de los puertos.

En cuanto a la información estadística, ésta se obtuvo de publicaciones periódicas del gobierno mexicano. A pesar de que estos datos constituyen la perspectiva oficial, son útiles en la medida en que permiten apreciar las tendencias generales del comportamiento marítimo y comercial de los puertos mexicanos. Para el comercio exterior se utilizaron fundamentalmente las *Memorias de Hacienda*, la *Noticia de importación y exportación de mercancías*, la *Estadística General de la República Mexicana*, la obra de Antonio García Cubas, *Mexico: its trade, industries and resources*, la *Noticia de la exportación de mercancías*, el *Boletín de Estadística Fiscal*, el *Anuario de Estadística Fiscal*, el *Mexican Yearbook*, y el *Anuario Estadístico. Comercio y Navegación*, 1926 (véanse en el capítulo 8 los años particulares utilizados para cada año). Para el movimiento marítimo se utilizaron el *Boletín de la Dirección General de Estadística*, el *Anuario Estadístico de la República Mexicana*; el *Anuario de Estadística Fiscal*, y el *Anuario Estadístico del Comercio Exterior*. Algunos otros años se obtuvieron de fuentes como la *Guía de forasteros y repertorio de conocimientos útiles*, de Juan Nepomuceno Almonte, en particular el año de 1851; o para 1873-74 de la *Memoria de Hacienda* y para 1876-77 y 1877-78 de la *Estadística de la República Mexicana*.

Por otra parte, en Estados Unidos acudí a varias bibliotecas localizadas en el estado de California, entre las cuales menciono las más importantes. La Biblioteca Bancroft en Berkeley, alberga un sinnúmero de publicaciones, periódicos y manuscritos mexicanos del siglo XIX; también se consultó la colección Mugarrieta, formada por los documentos particulares de José Marcos Mugarrieta, quien fungió como cónsul mexicano en San Francisco durante la década de 1850. En la misma biblioteca se revisaron los registros aduanales del puerto de San Francisco, de 1849 a 1869. En la Biblioteca Huntington en San Marino, consulté las colecciones de la *Pacific Mail Steamship Company*, la colección *Kemble Maritime Ephemera* y la *Topolobampo*; además tuve oportunidad de revisar diversas guías de viajeros utilizadas en el texto. En la California State Library en Sacramento, revisé la colección de John A. Sutter, figura prominente en el puerto de Acapulco durante buena parte del siglo XIX. Otros repositorios visitados fueron la Biblioteca Mandeville Special Collections de la Universidad de California, San Diego; la Biblioteca Sutro en San Francisco, la Biblioteca del Museo Marítimo de San Francisco y la Biblioteca North Baker de la California Historical Society en San Francisco.

Otro acervo importante para este trabajo fue el de Archivos Nacionales de Washington, en particular los informes de inteligencia de la sección del Departamento Naval. Asimismo, los informes consulares de las representaciones en los puertos del Pacífico fueron de enorme utilidad pues constituyen una fuente con una gran riqueza de datos.²⁰

Los relatos y guías de viajeros son materiales históricos que han tenido un gran valor para esta investigación porque proveen datos no accesibles en otros documentos. Se trata de

²⁰ Por un lado, proporcionan datos sobre la vida cotidiana de los habitantes de los puertos y, por otro, cuentan con detalle aspectos sobre comercio, producción agrícola, movimiento marítimo, problemas sociales, relaciones y conflictos entre personajes de distinto bando político, así como aspectos de su propia injerencia en la vida política y comercial del lugar. Además de sus observaciones personales, los cónsules basaban sus reportes en datos reunidos por el propio consulado, o en noticias estadísticas formadas por las autoridades locales; también era frecuente que aquéllos obtuvieran información publicada en periódicos del lugar en donde aparecían noticias del puerto. De tal forma que constituyen una fuente adecuada que se puede complementar con registros procedentes de otras fuentes de la época.

testimonios de los visitantes que guardan impresiones sobre los lugares, las vías que siguieron para trasladarse de un lado a otro, la gente y sus costumbres, así como observaciones sobre las transacciones comerciales de los puertos o el trajín de la circulación de mercancías y pasajeros. Diversas publicaciones de este tipo se consultaron en los acervos estadounidenses arriba mencionados.

Se consultaron además diferentes revistas de divulgación publicadas en Estados Unidos en el siglo XIX, entre ellas: *California Monthly Illustrated*, *Merchants Magazine and Comercial Review*, *Harper's New Monthly Magazine*, *National Era*, *The Century Illustrated Monthly Magazine*, *Overland Monthly*, mismas que se encuentran disponibles en bases de datos digitales de la Universidad de California. En estas publicaciones hay una diversidad de artículos de viajeros que visitaron los puertos mexicanos, así como textos de opinión que analizaban temas relevantes de la época. Cabe mencionar que son propias las traducciones de las obras, documentos o artículos en inglés utilizados a lo largo del texto.

Con base en el análisis de la información recopilada, el trabajo se estructuró en tres partes. La primera de ellas, *Las comunicaciones marítimas y terrestres en México y el Pacífico*, estudia las comunicaciones marítimas y terrestres en México y el Pacífico, que se refiere al contexto nacional e internacional en el cual se desarrollaron los puertos mexicanos. En el capítulo 1 se abordan las comunicaciones y la innovación tecnológica; en él se presenta un panorama general de la relación entre ambas variables. Se proponen tres fases de cambio tecnológico ligadas a la introducción de medios de comunicación modernos en México (diligencias, telégrafos y cable submarino, ferrocarriles y vapores), cuya evolución da cuenta de las transformaciones del territorio nacional.

En los capítulos 2 y 3 se aborda el tema de la apertura de rutas marítimas y terrestres tras el descubrimiento de oro en California en 1848, lo cual modificaría la navegación en el Pacífico y, con ello, las relaciones entre puertos mexicanos y extranjeros. El segundo capítulo se dedica al análisis de los posibles derroteros hacia el Pacífico, así como a los espacios transitados por viajeros en su trayecto a San Francisco. Aquí se observa que no sólo siguieron los caminos tradicionales que podían recorrer para cruzar del Atlántico al Pacífico, sino que utilizaron múltiples vías a través del territorio mexicano para llegar a la región del oro. El tercer capítulo examina las rutas que facilitaron la conexión interoceánica por los istmos de Nicaragua, Tehuantepec y Panamá. Se pone énfasis en éste último punto, ya que fue el que se impuso sobre los otros y se convirtió en el centro de transferencias, donde embarcaciones procedentes del Atlántico enviaban sus mercancías al Pacífico y viceversa, fomentando así un intenso intercambio entre mares y continentes, al evitar un largo recorrido por el Cabo de Hornos. Por lo anterior se analiza la llegada del ferrocarril a Panamá, la construcción del canal y el comercio por el canal en su primera década, para medir el efecto inicial que éste tuvo. Asimismo, se incluye un apartado en el que se explica la importancia del eje San Francisco–Panamá en la geopolítica del siglo XIX.

La segunda parte de la tesis, *Los puertos del Pacífico en el eje San Francisco–Panamá*, analiza tres puertos del Pacífico que formaron parte del eje San Francisco–Panamá. Para entender este proceso de interrelaciones marítimas, fue preciso plantear primero la existencia de un sistema portuario en el que participaron diversos centros mercantiles con una función específica. Dentro de este sistema existieron nodos primarios, estratégicos, secundarios y de escala, que se definieron a partir de los parámetros de localización geográfica, salubridad,

comunicaciones e infraestructura portuaria, comercio, desarrollo industrial, población y *hinterland*.

A pesar de que en la clasificación mencionada sólo se incluye a los puertos mexicanos, el capítulo 5 se dedica al análisis del puerto San Francisco, tanto por su relevancia para el funcionamiento del sistema portuario, como por los vínculos comerciales que mantuvo con los puertos mexicanos durante el periodo de estudio. San Francisco fue la puerta de expansión hacia la costa occidental del continente americano, hacia el oeste del territorio estadounidense y hacia el lejano Oriente, de ahí el empuje que tuvo a partir de su formación. De este puerto, se analizará su situación durante los primeros años a partir de la fiebre del oro, su surgimiento como ciudad instantánea, el comercio y la infraestructura comercial (incluidos los bancos y el sistema financiero), el espacio urbano y el *hinterland* y las comunicaciones marítimas, fluviales y terrestres. Un último apartado de este capítulo se refiere a las relaciones mercantiles entre los puertos mexicanos y San Francisco, donde se concentraban los productos de aquellos puertos para su redistribución a otros países.

En el transcurso del trabajo distinguimos a Mazatlán como el único nodo primario mexicano en el sistema del Pacífico, de ahí que en el capítulo 6 se estudien las características del puerto. En este capítulo se estudian los primeros años del puerto y el impacto del fenómeno de la fiebre del oro sobre su crecimiento, el espacio urbano, el *hinterland* o zona de influencia del puerto, las comunicaciones internas y externas, así como el comercio y la infraestructura comercial. En este último apartado se abordan los temas de los comerciantes extranjeros, el sistema de crédito que a su vez se divide en dos etapas: 1) la fase prebancaria, caracterizada por préstamos de los grandes comerciantes y por la participación de una compañía estadounidense en los intercambios internacionales, la *Wells, Fargo & Co.*; y 2) la llegada de instituciones

bancarias al puerto en la última década del siglo XIX. Asimismo, se consideran las mercancías del comercio exterior, la importancia de la minería, el comercio en la localidad y, por último, la incorporación de industrias que se fundaron en Mazatlán desde la década de 1860.

En contraste con el desarrollo de Mazatlán, Acapulco fungió como un puerto estratégico, donde las embarcaciones en su tránsito por el Pacífico hacían escala para proveerse de agua, combustible y alimentos. Las características de este puerto se analizan en el capítulo 7, donde se estudia su papel como punto de tránsito en los años de la fiebre del oro, la presencia de la *Pacific Mail Steamship Company* en el puerto, el abasto y el control del carbón, el comercio y la infraestructura comercial, incluido en éste 1) los comerciantes extranjeros, 2) el funcionamiento del crédito, 3) los productos de exportación (frutas, algodón, pieles y cueros, maderas y productos de palma de coco), 4) las industrias. También se incorporan tres apartados sobre el espacio urbano, el hinterland o zona de influencia y las comunicaciones internas y externas.

La tercera y última parte de la tesis, *Dinámica comercial y navegación en los puertos mexicanos*, se compone a su vez de tres capítulos. En esta sección se analiza el tráfico marítimo y comercial que dio empuje a los puertos del Pacífico mexicano en el periodo de 1848 a 1927. En el capítulo 8 se condensa el análisis de tres variables que permiten contrastar el desarrollo portuario de la costa mexicana: el comercio exterior, el movimiento marítimo y el crecimiento demográfico. Con estos datos se elaboraron gráficas para explicar el comportamiento en cada puerto, mismas que se presentan, en orden de jerarquía: primero el puerto primario (Mazatlán), después los estratégicos (Acapulco y Salina Cruz), más adelante los secundarios (Guaymas, La Paz, Manzanillo, San Blas, Santa Rosalía), y por último los de escala (Bahía Magdalena, Ensenada, Altata, Topolobampo, Puerto Ángel, Tonalá y San Benito). Cabe mencionar que el

caso de los puertos de escala las jerarquías se diluyen, por lo que no hay mucha diferencia entre unos y otros, más bien se ha optado por una presentación en orden geográfico, de norte a sur. Al final de este capítulo se incluye un análisis detallado del movimiento marítimo en los puertos primarios y estratégicos, con el fin de observar las entradas y salidas de barcos, distinguiendo a los de vapor y vela, los nacionales y extranjeros, así como los buques cargados y en lastre.

Finalmente, en el capítulo 9 se abordan otros aspectos que también otorgan dinamismo a los puertos del Pacífico. Se analizan datos cualitativos sobre el comercio de cabotaje, con énfasis en las mercancías y las rutas; para demostrar la disminución en el costo de los transportes marítimos se presenta el costo de los fletes y pasaje entre algunos puntos de la costa mexicana con San Francisco. Al final, se exponen dos casos de infraestructura portuaria e innovación tecnológica, el de los puertos de Manzanillo y Salina Cruz, donde se proyectaron grandes obras de modernización portuaria que se pretendían conectar a la red ferroviaria nacional.

A lo largo del trabajo se verá que un componente importante es el análisis espacial, de ahí que sea frecuente el tránsito de un espacio a otro: del nacional al internacional, al regional y local, así como del espacio marino al terrestre, de las ciudades portuarias a los pueblos agrícolas y mineros, y del ámbito comercial al marítimo y demográfico. Es decir, se verá un cambio de escalas que transita de lo general a lo particular, todo ello con el fin de realizar un estudio de la dinámica e interrelaciones entre los puertos mexicanos del Pacífico, detectar las rutas de comunicación y descifrar el crecimiento económico portuario. En última instancia, esto proporcionará los elementos esenciales para comprender la integración de regiones costeras al territorio nacional.

PRIMERA PARTE

LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS Y TERRESTRES EN MÉXICO Y EL PACÍFICO

El estudio de las transformaciones espaciales del Pacífico mexicano no debe analizarse como un fenómeno aislado. La historia de los puertos se encuentra ligada a dos procesos importantes que se venían desarrollando en la segunda mitad del siglo XIX, uno nacional y el otro internacional.

En el primer caso, se trataba de una época en la que, a pesar de las constantes luchas entre facciones políticas, el país experimentó un paulatino desarrollo económico, de diferentes magnitudes según la región. Lo anterior se hizo evidente a partir de la década de 1870, con la incipiente apertura del mercado nacional y la introducción de México en la órbita mundial capitalista. Aunado a lo anterior, este proceso se caracterizó por un impulso a las innovaciones tecnológicas en materia de comunicaciones, que tuvo importantes resultados en la integración del territorio nacional.

En el plano internacional, la segunda mitad del siglo XIX se distingue por una ampliación de rutas comerciales que se van desplazando del Atlántico al Pacífico. En 1849, después de la apertura del puerto de San Francisco, California, como puerta de entrada a la región del oro, un éxodo de personas transitó mares y continentes para llegar al sitio que prometía ser de una riqueza sin igual. Este fenómeno migratorio tuvo implicaciones de largo alcance, pues el crecimiento de la costa del Pacífico estadounidense demandó primero y propició después importantes transformaciones que tuvieron repercusiones en todo el mundo. Una de ellas fue la búsqueda de las rutas interoceánicas más cortas en el continente americano,

que garantizaría el dominio de los mercados potenciales en el Pacífico hacia el lejano Oriente. En este proceso de expansión se insertaron los puertos mexicanos.

Considerando lo anterior, esta primera parte se dedica a las comunicaciones marítimas y terrestres en México y el Pacífico, con énfasis en la apertura de rutas que favorecieron la configuración de nuevos espacios económicos. Aquí se analizan las comunicaciones y la innovación tecnológica en México, en particular, los caminos y las diligencias, los telégrafos y el cable submarino, los ferrocarriles y los vapores; se muestra que aquellos espacios fueron transitados por viajeros en su paso por el territorio mexicano; se estudia la conexión entre el Atlántico y el Pacífico, a través del análisis de las rutas ístmicas de Nicaragua, Tehuantepec y Panamá; y se analiza el eje de San Francisco-Panamá en la geopolítica del siglo XIX, que ofrecía nuevas posibilidades de dominio político y económico para Estados Unidos.

Todos estos elementos permitirán entender el contexto en el cual los puertos del Pacífico mexicano experimentaron un desarrollo singular entre 1848 y 1927, caracterizado por su participación en las rutas globales y en el mercado internacional, así como por la integración regional a través de puertos y ciudades de la costa occidental de México.

CAPÍTULO I

LAS COMUNICACIONES Y LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

The new global economy of the nineteenth century was created by the application of iron, steel, and fossil fuels to transportation. Improvements in transportation, and concomitant advances in communications, affect the world economy in several ways¹

Para entender la importancia del estudio de las comunicaciones y los transportes en el desempeño económico de la sociedad, debemos partir del presupuesto de que las rutas de transporte están organizadas en redes con distintos grados de interconexión, y que tales redes son la expresión física –el trazo dejado en la superficie de la tierra– de los flujos de materiales, personas e información que integran el sistema económico.²

A las comunicaciones y el transporte se les ha atribuido un carácter de progreso en la medida en que contribuyen a vincular a las personas y a disminuir la distancia entre ellas, lo cual conlleva otros beneficios como la activación de los intercambios comerciales, la disminución de los costos del movimiento de carga y pasaje, la apertura de nuevos centros de población, trabajo y comercio, y estímulo a la producción agrícola e industrial.³

Las características anteriores pueden corresponder a cualquier etapa en la historia de la humanidad. Sin embargo, la construcción de medios de comunicación varía de acuerdo a las necesidades de una sociedad en un momento dado, donde generalmente intervienen factores de tipo tecnológico, político, económico, social, cultural e incluso geográfico que de alguna manera fomentan o inhiben la creación de nuevas rutas.

¹ Headrick, *Tentacles*, 1988, p. 18.

² Lloyd y Dicken, *Location*, 1977, p. 158.

³ En suma, las comunicaciones son “motores de progreso y signos inequívocos de adelanto regional o nacional”. Bassols, “Consideraciones”, 1959, p. 76.

El factor tecnológico es de suma importancia en el desarrollo de las comunicaciones puesto que cada sociedad evoluciona el trazado de sus rutas según los medios a su alcance. En el siglo XIX las innovaciones en diversas ramas de la economía fueron producto de la Revolución Industrial, que inició un proceso de avance tecnológico acumulativo y auto-sustentable cuyas repercusiones se sentirían en todos los aspectos de la vida económica.⁴

Con respecto a esto último, David Landes considera que la máquina de vapor tuvo un efecto que desencadenó cambios tecnológicos sucesivos, interrelacionados entre sí. Por un lado, fue posible construir una máquina de vapor hasta que existieron mejores métodos para trabajar el metal y que se pudieron producir cilindros adecuados. Por otro, la demanda de carbón exigió a las minas mayor profundidad, lo que a su vez condujo a la creación de una bomba más eficiente. Al mismo tiempo, la invención e innovación de maquinaria en la manufactura textil y otras industrias crearon la demanda de energía (carbón y máquinas de vapor); y la maquinaria requirió hierro que a su vez necesitó de carbón y potencia; el vapor igualmente hizo posible la existencia de la ciudad industrial.⁵

Los productos como hierro, textiles, químicos, dependieron del movimiento de bienes a gran escala por tierra o mar, desde los sitios con materias primas a las fábricas y de éstas hacia los mercados cercanos o distantes. Así fue como surgió la oportunidad, aunada a las posibilidades de la nueva tecnología, de producir ferrocarriles y barcos de vapor, mismos que se sumaron a la demanda de hierro y combustible, que favorecieron la expansión del mercado de productos manufacturados. Y así sucesivamente, en círculos cada vez más extensos.⁶

⁴ Landes, *Unbound*, 2003, p. 3.

⁵ Landes se refiere al uso del vapor como un ejemplo clásico del cambio tecnológico, que lleva al perfeccionamiento de técnicas que permiten el avance concatenado hacia mayores cambios. *Ibid*, pp. 2-3.

⁶ *Ibid*.

Los países que estuvieron a la cabeza de la creación de nuevas tecnologías fueron Gran Bretaña y Estados Unidos, así como otros de Europa occidental. En ellos el desarrollo de innovaciones en los medios de comunicación fue temprano y tuvo una rápida difusión en sus territorios, como ocurrió con los telégrafos, ferrocarriles y vapores, además de otros desarrollos aparejados a la invención de éstos.⁷

El traslado de tecnología a otros países del mundo se puede definir como parte de dos procesos simultáneos: uno es la reubicación de un área a otra de equipo y métodos, y otro es la difusión de una sociedad a otra del conocimiento, aptitudes y actitudes relacionadas a un proceso particular.⁸ Es decir, en el primer caso sucede una adopción tecnológica, en la que sólo existe una transferencia geográfica; mientras que el segundo, la adaptación, se refiere a una fase de absorción de la tecnología en el país receptor.⁹

En México, la incorporación de distintos medios de comunicación como las diligencias, los telégrafos, el cable submarino, los ferrocarriles y los barcos de vapor, tuvieron repercusiones trascendentes en el movimiento de bienes, personas e ideas. Esto se debió fundamentalmente a la rapidez en el desplazamiento físico y en la circulación de información, pero también a las modificaciones que estos produjeron. El uso de las tecnologías mencionadas se vio acompañado de un proceso de diversificación productiva, factores que tuvieron impacto en la creación de nuevos flujos mercantiles, en la articulación de mercados regionales, en una

⁷ Tal sería el caso, por ejemplo, de la apertura del canal de Suez que favoreció la rapidez en la comunicación de Gran Bretaña y la India, o la infraestructura en puertos y ciudades para el buen funcionamiento de las líneas de vapores y de ferrocarriles. Headrick, *Tentacles*, 1988.

⁸ *Ibid.*, p. 9. Véase también Wilkins, "Role".

⁹ Por ejemplo, para el caso mexicano Paolo Riguzzi propone que durante una primera etapa del desarrollo ferroviario en el país ocurrió una simple transferencia geográfica o adopción de la tecnología. En cambio, en la segunda etapa, ocurrió una absorción por parte de la estructura económica nacional, es decir cuando "ya existían habilidades técnicas y gerenciales para manejar el sistema ferroviario casi exclusivamente con personal mexicano.", Riguzzi, "Caminos", 1996, p. 85.

mayor participación de México en el comercio exterior y, sobre todo, en la integración del territorio nacional.

La adopción de nuevas tecnologías en materia de comunicaciones se puede relacionar con las formas de producción existentes durante el periodo de estudio. Con base en las ideas propuestas por Cobb y Douglas con respecto al proceso productivo, es posible distinguir en México tres fases de producción y cambio tecnológico vinculados entre sí.¹⁰

La primera de ellas es una etapa acumulativa, donde existe una modificación inicial, con un cambio tecnológico bajo. En la segunda se dan las precondiciones que definen la siguiente etapa, es decir, hay un inicio del incremento del producto, un cambio tecnológico mediano, así como un aumento de capital y trabajo incipientes. En la tercera fase se da un cambio sustancial que completa la función productiva, es decir, hay un aumento del producto, el cambio tecnológico es alto y hay un evidente aumento de capital y trabajo.

En el cuadro 1.1 se expresa la relación de las fases productivas y el cambio tecnológico en las comunicaciones. La primera etapa inicia con la introducción de diligencias y culmina con la llegada de ferrocarriles y vapores, con la introducción de telégrafos y cable submarino en un punto intermedio. En esta cadena cada etapa crea una demanda y alienta una transformación subsiguiente.

¹⁰ La función Cobb-Douglas es utilizada en estudios de economía para medir el desarrollo económico y los cambios en la producción a través de los indicadores de trabajo, capital y producto. Cobb y Douglas plantearon que para medir el capital es necesario medir el cambio tecnológico expresados en la cantidad física de maquinaria, herramientas y equipo, así como en los edificios de las industrias, ambos relacionados con los salarios de los trabajadores. Al establecer una teoría para la industria manufacturera, consideraron que su método podría aplicarse en otras industrias, como la minera, el transporte, etc., y en distintos países para entender la productividad. Cobb y Douglas, "Theory", 1928, pp. 139-165.

Cuadro 1.1
FASES DE PRODUCCIÓN Y CAMBIO TECNOLÓGICO EN MÉXICO

<i>Fase</i>	<i>Tecnología</i>	<i>Y (producto)</i>	<i>A (cambio tecnológico)</i>	<i>K (capital)</i>	<i>L (trabajo)</i>
a: Acumulativa	Diligencias (1834)	Modificación inicial (tiempo/espacio)	Bajo		
b: Precondiciones	Telégrafos (1851) cable submarino (1882)	Inicio del incremento	Mediano	Inicio del aumento	Inicio del aumento
c: Se completa la función: $y=A(K)^{\alpha_1}(L)^{\alpha_2}$ (α = parámetros que determinan los costos entre capital y trabajo)	Ferrocarriles (1872) Barcos vapor (1860)	Incremento	Alto	Aumento	Aumento

FUENTES: Cobb y Douglas, “Theory”, 1928; Douglas, “Laws”, 1948; Lloyd, “Origins”, 2001.

Una de las primeras tecnologías que propició un cambio en el uso de los caminos en México fue la aparición de las diligencias como nueva forma de transporte en la década de 1830, cuya utilización se extendió hasta fines de siglo, cuando fueron desplazadas por los ferrocarriles. La aparición de las diligencias contribuyó a la reducción de los tiempos de recorrido, acortó las distancias para pasajeros y correspondencia, retribuyó en la mejora de los caminos y se convirtió en un medio de uso común en los caminos carreteros.¹¹

Al relacionar las formas de producción con la tecnología, podemos caracterizar a las diligencias dentro de una primera fase acumulativa (a). Es decir, se trata de un primer cambio tecnológico que modifica el medio de comunicación y transporte tradicional, pero a pesar de que tiene efectos sobre el movimiento de información y de personas, aún no repercute de manera sustancial en la transformación de los productos de los intercambios, salvo la reducción inicial del tiempo y del espacio. Esta primera etapa alienta a un segundo cambio.

En la fase (b) se incrementa el capital y la tecnología, y con ello se empiezan a crear las precondiciones que se definirán en la siguiente etapa. Dentro de esta fase ubicamos la

¹¹ Durante casi todo el siglo XIX, los caminos carreteros son aquéllos por donde pueden transitar las diligencias. Los caminos de pavimento o para automóviles surgirían hasta las primeras décadas del siglo XX.

construcción de telégrafos a partir de 1851, que se tendieron originalmente para comunicar a las principales poblaciones del país localizadas en el corredor de los caminos coloniales, pero después se ampliaron hacia nuevas regiones productivas que antes habían estado aisladas o que prácticamente no existían. En esta fase se requiere de inversión de capital para la construcción de los telégrafos a la vez que se necesitan los componentes tecnológicos y mano de obra apropiados para su conclusión. La expansión del telégrafo en México fue rápida y exitosa con relación a otras tecnologías.

La construcción de ferrocarriles y la incorporación de barcos de vapor a partir de la segunda mitad del siglo XIX alientan una nueva transformación porque se crea una demanda e incrementa la productividad. Esta fase (c) se relaciona con el proceso de apertura comercial que comienza con la República Restaurada y experimenta una notable aceleración durante el Porfiriato. Aquí tanto el capital como el trabajo modifican el producto. Es decir, la producción de nuevos bienes se diversifica y artículos mineros como la plata, el oro o el cobre, y agrícolas como henequén, maderas y café juegan un papel central en el comercio exterior del país. Con la demanda de estos bienes creció también la demanda de transporte, lo cual tuvo un efecto en la disminución de los costos para su traslado entre lugares distantes.

En la fase (c) los cambios también responden a la necesidad de integración a un mundo intercomunicado que demandaba cada vez más velocidad en el intercambio intercontinental de información y de mercancías.¹²

La relación entre producción y tecnología introducida en los transportes y comunicaciones tiene un efecto en las transformaciones espaciales que el país experimentó a lo

¹² Headrick sostiene que los adelantos tecnológicos como los telégrafos, los ferrocarriles, el vapor, y la creación de infraestructura que favoreciera la velocidad en el intercambio de información (como sería el canal de Suez), fueron instrumentos de dominación utilizados por los imperios para mantener bajo control a sus colonias. Véase Headrick, *Tentacles*, 1988.

largo del siglo XIX. En las siguientes páginas veremos con detalle el desarrollo de los caminos y diligencias, telégrafos y cable submarino, ferrocarriles y vapores, así como sus repercusiones en la configuración geográfica y económica en México.

En última instancia, estos elementos serán de utilidad para detectar el surgimiento de centros productivos y comerciales que sirvieron como polos de expansión de rutas marítimas y terrestres que vincularon a distintas regiones. Con ello paulatinamente se abriría paso a la apertura de nuevos espacios menos dependientes del centro del país.¹³

¹³ Sobre una visión histórica de las regiones de México y su interrelación con el centro del país, véase García, 2000.

1. Caminos y diligencias

Los buenos caminos producen la comodidad y seguridad de los pasajeros, facilitan los transportes, avivan las comunicaciones y prestan poderosa ayuda al comercio, a las artes y a la agricultura¹⁴

A mediados del siglo XIX se aprecia todavía la continuidad del trazado de los caminos coloniales. Esto obedeció a que a lo largo de las rutas preexistentes era donde se encontraban los principales centros productivos del país, particularmente los centros mineros. Además a que se trataba de las zonas más pobladas del territorio.

Sin embargo, para poder hacer uso de ellos, era necesario realizar obras de remodelación que favorecieran el tránsito adecuado. Desde fines del siglo XVIII se intentó resolver el problema del mal estado en los caminos,¹⁵ pero era difícil mantenerlos en buenas condiciones porque la temporada de lluvias y las constantes luchas civiles generalmente afectaban los derroteros y arruinaban los avances que se habían logrado. De cualquier forma, los caminos se recorrían –a lomo de mula, a pie, a caballo o en carretas– y era necesario procurar adelantos en este ramo para hacer más eficaz la comunicación.

En la década de 1830 y hasta la introducción del ferrocarril se realizaron esfuerzos por mantener los caminos en buen estado, por lo menos los más utilizados, que partían de la ciudad de México a Puebla y Veracruz, a Toluca, a Morelia, a Querétaro y a Guanajuato, puntos que constituían nodos importantes dentro del sistema de comunicaciones. Desde las poblaciones mencionadas salían otros caminos hacia el sur, sureste, occidente, noreste y noroeste del país.

¹⁴ Siliceo, *Memoria*, 1857, p. 13.

¹⁵ González, “Caminos”, 1993.

En 1834 el gobierno mexicano firmó un contrato con Manuel Escandón para el establecimiento de una compañía de diligencias, coches tirados por caballos con capacidad para el transporte de correo y de 10 o 12 pasajeros. Estas operaban solamente en algunas rutas y por el alto costo del servicio era accesible sólo a un sector de la población.

La llegada de las diligencias constituye una primera fase (acumulativa) de cambio tecnológico en los medios de comunicación y de transporte, en la medida que redujo el tiempo y el espacio y alentó a un segundo cambio, que a su vez favoreció el incremento de productividad y la diversificación del trabajo.

La introducción de las diligencias ofrecía algunas ventajas con respecto al transporte en mulas, caballos o a pie, tales como la comodidad, el ahorro en el tiempo de recorrido y la existencia de puntos de descanso como postas, mesones y ventas que ofrecían comida y agua a pasajeros y bestias.¹⁶

En los primeros años, las diligencias se incorporaron sólo a las rutas más transitadas. El camino más importante y por donde transitaron las primeras diligencias fue el de México a Veracruz, en cuyo caso la reducción en el tiempo de recorrido fue considerable: en 1793 se recorría en 22 días en tiempo de secas y en 31 días en época de lluvias;¹⁷ mientras que a mediados del siglo XIX ese mismo camino podía recorrerse en tres días, en diligencia, a una velocidad de 8 kilómetros por hora.¹⁸

A pesar de que las diligencias sólo cubrían algunas rutas existía transportación complementaria, de manera que cuando un viajero deseaba trasladarse a un lugar que no era

¹⁶ Solares, *Bandidos*, 1999, p. 53.

¹⁷ Cálculo según Revillagigedo; el mismo Revillagigedo mencionaba que la distancia entre México y Veracruz era de 80 leguas. Florescano, *Camino*, 1987, p. 106. Por otro lado, Rees sostiene que los viajes podían prolongarse hasta 35 días en época de lluvias, y que estas condiciones “se traducían en elevados costos de transporte, lo que a su vez limitaba el volumen del tránsito”, Rees, *Transportes*, 1976, p. 86.

¹⁸ Solares, *Bandidos*, 1999, p. 73.

destino de los carruajes, se veía obligado a utilizar otras formas para transportarse: caballos, mulas o literas.

Los pasajeros que tomaban las diligencias podían atravesar del Golfo de México al Pacífico en unos cuantos días:

[Por medio de esta línea de diligencias generales] puede un viajero atravesar la República de uno a otro mar, en una extensión de 350 leguas desde el puerto de Veracruz en el Golfo de México, hasta el de San Blas en el Océano Pacífico, visitando sus principales ciudades, incluso la capital, en solo once días; siendo de advertir, que mucha parte de este tiempo se emplea en el descanso que hacen en las poblaciones del tránsito, donde vencen sus jornadas, pues el viaje propiamente dicho, para solo atravesar el camino, remudar caballos y tomar alimento los pasajeros, se hace en 144 horas [6 días]¹⁹

La existencia de diligencias ofrecía garantías a los viajeros, tales como transportarse rápidamente de un lado a otro siguiendo un horario definido, pero ello no significó que los caminos dejaran de ser peligrosos. La inseguridad fue una problemática a lo largo de prácticamente todo el siglo XIX, debido a la falta de vigilancia, a la incapacidad del Estado para controlar a los bandidos, a las revueltas políticas que caracterizaron a la época y, sobre todo, a la falta de recursos para solucionar las dificultades.²⁰

A fines de la década de 1840 se extendió el uso de la diligencia. A pesar de que ésta era más bien utilizada por viajeros extranjeros o por el sector adinerado de la población, pues por

¹⁹ Miguel Lerdo de Tejada, *Cuadro sinóptico de la República Mexicana en 1856*, 1856. Colección Orozco y Berra, República Mexicana, Mapoteca Manuel Orozco y Berra (MMOB), varilla 1, no. 1003, grabado.

²⁰ Laura Solares sostiene que fue hasta el año de 1886 cuando se logró exterminar el robo en las carreteras. Solares, *Bandidos*, 1999, p. 89. Sobre este tema en la literatura mexicana véase: Altamirano, *Zarco*, 1993; Payno, *Bandidos*, 1997.

su alto costo²¹ la gran mayoría de la población se seguía transportando a pie y las mercancías por medio de la arriería.²²

Es importante mencionar que entre los grandes obstáculos de desarrollo en la primera mitad del siglo XIX se han considerado el mal estado de los caminos y la geografía física que dificultaba su construcción, así como la anarquía política imperante en el país. Sin embargo, ya fuese en tiempos de guerra o de paz, y a pesar del constante peligro que representaban para los viajeros, los caminos fueron por mucho tiempo la única alternativa de movilización por el territorio nacional.

En 1853 se creó la Administración General de Caminos y Peajes, que formó parte del Ministerio de Fomento, con la función fue organizarlos y efectuar obras de mejoramiento en ellos. A partir de entonces se daban noticias del estado de los mismos, así como de las características de su conservación o arreglos en los tramos que necesitaban reparación.²³

A pesar de los esfuerzos de mantenimiento, en 1856 se consideraba que por el mal estado de los caminos, el traslado de mercancías por tierra se hacía de manera lenta y costosa.²⁴ En realidad, el costo de los fletes por carretera “dependía de su condición, de la estación del año y de la duración del viaje. A lo más, en la estación seca, las recuas tardaban de veinte a veintidós días para ir de Veracruz a la capital, y con frecuencia tardaban mucho más.”²⁵

²¹ El costo de las diligencias variaba dependiendo de las rutas, en promedio se cobraban entre 20 y 40 centavos de peso por legua (por persona). Miguel Lerdo de Tejada, *Cuadro sinóptico de la República Mexicana en 1856*, 1856. Colección Orozco y Berra, República Mexicana, MMOB, varilla 1, no. 1003, grabado.

²² La arriería fue la manera más común de transportar las mercancías durante buena parte del siglo XIX; sin embargo fue sustituida por el ferrocarril en los intercambios entre grandes distancias. De cualquier forma, la arriería se siguió practicando en regiones que se mantuvieron al margen de la red ferroviaria.

²³ Véase, por ejemplo, el estado de los caminos y peajes en la memoria de fomento de 1857. Siliceo, *Memoria*, 1857.

²⁴ El autor agrega que el estado de los caminos es “uno de los principales obstáculos que existen para el desarrollo de los grandes elementos de riqueza que encierra el país, estando limitados generalmente a los consumos inmediatos de producción”. Miguel Lerdo de Tejada, *Cuadro sinóptico de la República Mexicana en 1856*, 1856. Colección Orozco y Berra, República Mexicana, MMOB, varilla 1, no. 1003, grabado.

²⁵ La distancia diaria recorrida oscilaba entre 10 y 41 kilómetros diarios, en promedio, 21.3 kilómetros por día en un viaje de 20 días. Rees, *Transportes*, p. 85.

Las principales líneas de caminos en 1856 eran los de México a Veracruz; Puebla a Tehuantepec; México a Acapulco, por Cuernavaca; México a Manzanillo, por Toluca, Morelia y Colima; México a San Blas, por Querétaro y Guadalajara; Querétaro a Chihuahua, por Zacatecas y Durango; Querétaro a Tampico, por San Luis Potosí, y México a Tuxpan por Tulancingo (mapa 1.1 a).²⁶

En el mismo año de 1856, la línea de diligencias generales hacía viajes redondos de México a Veracruz, a San Blas, en el Pacífico, y a otros puntos interiores, en este orden: a Puebla, todos los días; a Orizaba y Veracruz, a Toluca y a Pachuca, seis días de la semana; a San Blas, a Morelia, a Cuernavaca, a Cuautla y Tulancingo, tres veces por semana.²⁷

En las décadas siguientes se continuó el uso de las diligencias, de tal forma que hacia 1876 cubría algunas rutas como la de México a Acapulco vía Cuernavaca y Chilpancingo; México–Morelia–Guadalajara–San Blas; o México–Querétaro–San Luis–Victoria–Matamoros–Tampico y Aguascalientes–Zacatecas–Durango–Mazatlán²⁸ (mapa 1.1 b). Lo anterior muestra que el Pacífico o por lo menos algunos de los poblados más importantes se encontraba unido al resto del país por la vía terrestre.

La llegada de los ferrocarriles afectó el uso de las diligencias como forma de transporte. Por ejemplo, mientras se construyó la primera línea ferroviaria de México a Veracruz, las diligencias se siguieron utilizando en los tramos que aún no contaban con el ‘camino de fierro’. Hacia fines del siglo XIX las diligencias fueron reemplazadas por los ferrocarriles en los recorridos de larga distancia. El poder y la velocidad de las locomotoras superaron la capacidad

²⁶ Ortiz, *Caminos*, 1994.

²⁷ Miguel Lerdo de Tejada, *Cuadro sinóptico de la República Mexicana en 1856*, 1856. Colección Orozco y Berra, República Mexicana, MMOB, varilla 1, no. 1003, grabado. La importancia de la empresa de Diligencias Generales radica en que por un lado invirtieron en la mejora a los caminos, y por otro, por su organización y funcionamiento se había constituido como el primer sistema de red terrestre en el país. Riguzzi, “Caminos”, p. 54.

²⁸ Calderón, “Vida”, 1955, pp. 576-577.

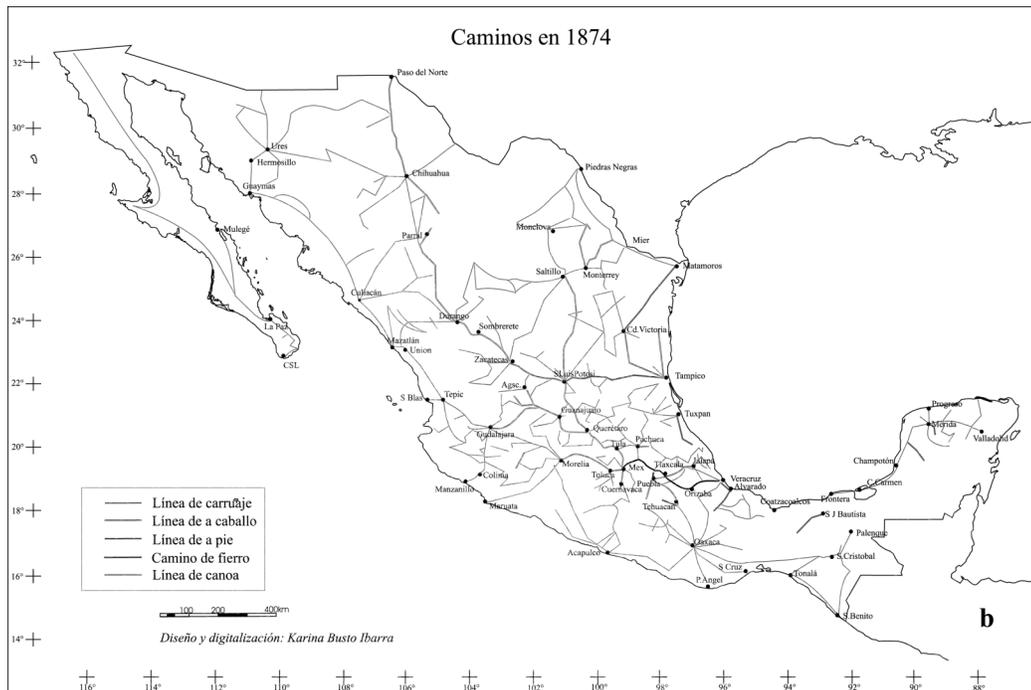
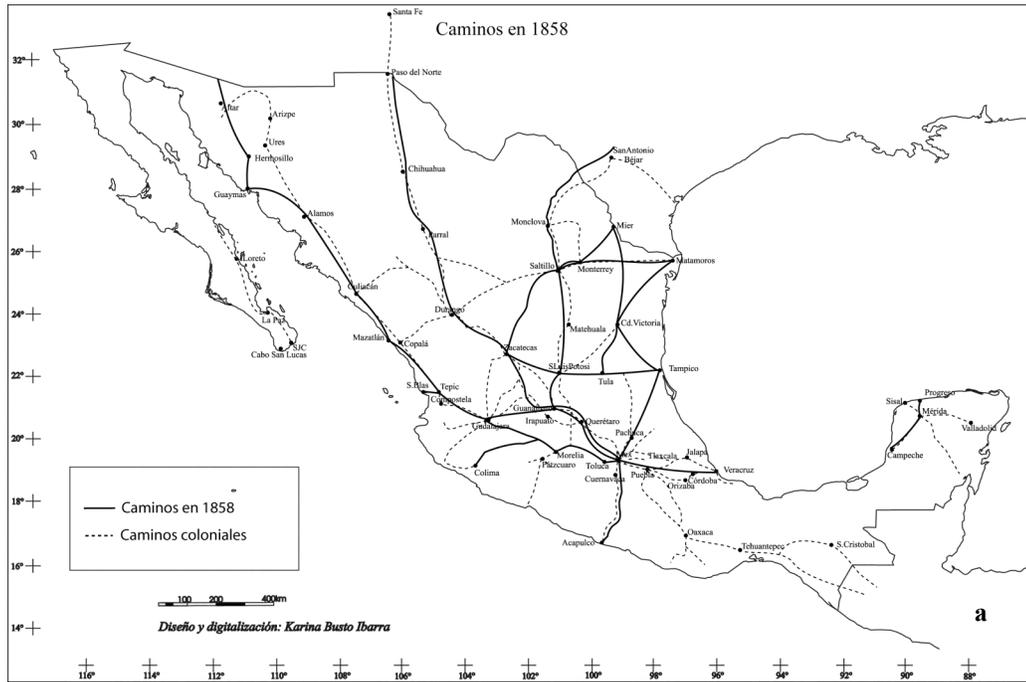
de cualquier otro vehículo conocido. Sin embargo, muchos de los caminos antiguos continuaron utilizándose en las zonas a donde no llegaba el ferrocarril (mapa 1.1 c).²⁹ Tales fueron los casos de los transportes terrestres en los estados de Sinaloa y Guerrero: en el primer sitio, el sistema de diligencias funcionó de manera complementaria a las pequeñas líneas férreas existentes en el propio estado y en el de Sonora; en el segundo, la arriería fue el medio más común hasta la década de 1920.

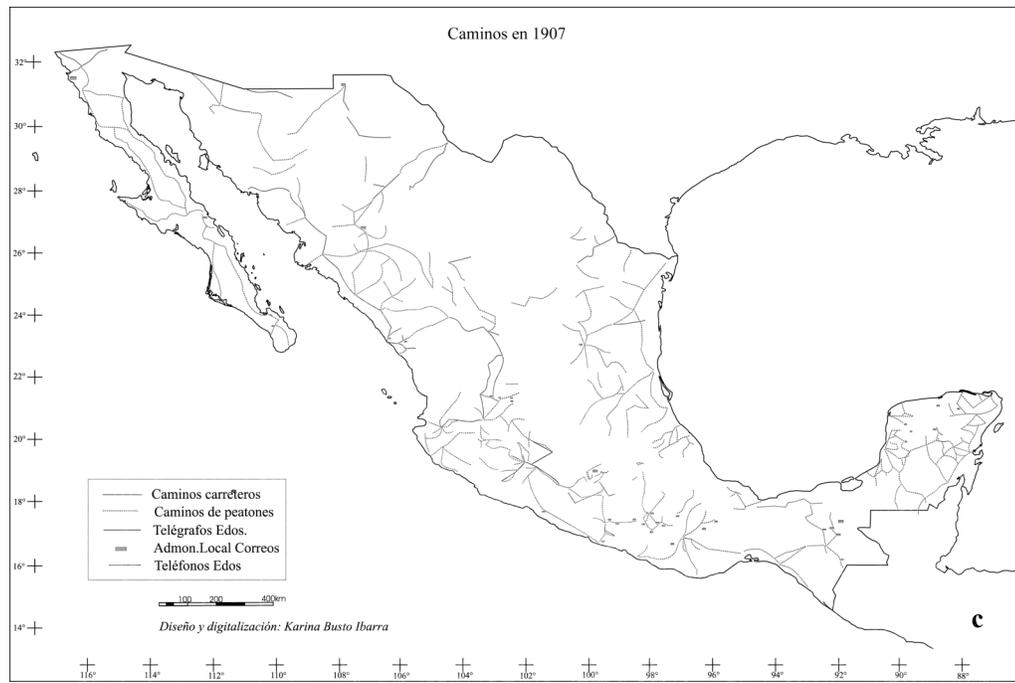
El uso de los caminos carreteros o de diligencias se complementaba con el de las veredas para caballos, mulas y aquellos que sólo eran transitables a pie. El carácter local o regional de estos caminos se hace evidente al ver cómo sirvieron como rutas alimentadoras del ferrocarril en diversas regiones.

En el proceso evolutivo de la construcción y uso de caminos en México fue destacado el papel que jugaron las diligencias como parte de la primera fase de cambio tecnológico. Las diligencias, aunque no modificaron sustancialmente la estructura de las comunicaciones coloniales, formaron parte de un complejo sistema de comunicaciones que se fue conformando a lo largo del tiempo, al cual se fueron integrando otros medios más modernos: telégrafos, cable submarino, ferrocarriles y barcos de vapor.

²⁹ La relación entre los caminos y los ferrocarriles se ha abordado en diversos estudios desde distintos puntos de vista. Coatsworth, analizó el tráfico de pasajeros y costo de pasaje en diligencias que circulaban en distintas rutas del país y posteriormente lo comparó con el movimiento de pasajeros y costo de pasaje de ferrocarriles, todo ello con el fin de calcular los ahorros sociales producidos por el ferrocarril; Riguzzi considera que el hecho de que el ferrocarril fuera al mismo tiempo “vía, vehículo y transportista alimentó la idea de la sustitución en lugar de la complementariedad entre las dos formas de transporte”; Sergio Ortiz, habla de que los caminos y el transporte con bestias eran los medios utilizados para nutrir a los ferrocarriles y menciona que en las décadas de 1890 a 1910 se realizaron trabajos de apertura y mantenimiento de caminos carreteros; Sandra Kuntz menciona que “la distancia que separaba a los artículos requeridos de los pequeños mercados locales habría de transitarse ya a lomo de mula, ya por la vía del ferrocarril [líneas cortas o regionales], pero sin los privilegios del volumen y la distancia”. Coatsworth, *Crecimiento*, t. I, 1976, pp. 63-99; Riguzzi, “Caminos”, 1996, pp. 53-67; Ortiz, *Caminos*, 1994, p. 243; Kuntz, “Ferrocarriles”, 1999, p. 122.

Mapa 1.1. Evolución de la red de caminos, 1858-1907





2. Los telégrafos y el cable submarino

Son tan notorias las ventajas de las comunicaciones por medio del telégrafo electromagnético, que por todas partes se procura con empeño el establecimiento de líneas telegráficas que facilitan de una manera rápida y constante las relaciones entre los diferentes Estados y pueblos de la República, y hagan sentir así la influencia que ese último contacto ejerce en el desarrollo de las transacciones mercantiles e industriales³⁰

Telégrafos

La construcción del telégrafo en México corresponde a la etapa (b) de cambio tecnológico, según las fases de producción descritas previamente. La expansión de este medio de comunicación se encuentra asociada a una etapa de transición en la vida política y económica del país. El telégrafo se extendió a las principales poblaciones del territorio antes de que otras tecnologías pudieran adoptarse en México durante el periodo de liberalismo económico.³¹

La introducción del telégrafo en México fue relativamente temprana. Diez años después de haberse tendido la primera línea en Estados Unidos ya se incorporaba a nuestro país esta tecnología.³² Lo anterior fue posible, en buena medida, gracias a la visión de Juan de la Granja, quien se propuso construir la primera línea de México a Veracruz, meta que logró tras obtener un permiso y una pequeña parte de financiamiento por parte del gobierno central.

³⁰ Citado en Cárdenas, *Telégrafo*, 1988, p.58.

³¹ El capitalismo liberal se distingue por la revolución en los transportes, la disminución de las barreras al comercio y la generalización del patrón oro, que “crearon un marco muy propicio para la globalización, entendida como una creciente integración del mercado internacional.” En México, esta etapa se ubica entre los años de 1870 a 1929, según la propuesta de Kuntz, *Comercio*, 2007, pp. 17-23.

³² En 1840 se tendió la primera línea telegráfica de prueba en Estados Unidos con una longitud de 64 kilómetros. La construcción de este tipo de líneas pronto se extendió en aquel país, de tal forma que en 1866 ya se habían construido un total de 120,000 kilómetros. Cárdenas, *Telégrafo*, 1987, p. 19.

Después de haber efectuado las pruebas necesarias, se tendió en 1851 un primer tramo entre la ciudad de México y Nopalucan, Puebla. Al año siguiente se completó el tramo hasta Veracruz siguiendo la ruta de Nopalucan–San Andrés Chalchicomula–Puebla–Orizaba–Córdoba, con una extensión de 408 kilómetros; un nuevo trazo vía Jalapa, se inauguró en 1854.³³

El telégrafo favoreció el control del poder político, pues tenía la facultad de transmitir mensajes a grandes distancias a velocidades hasta entonces inimaginables, constituyéndose así en un instrumento de dominación.³⁴ El éxito del telégrafo se debió a su potencial como medio de centralización política, a su utilidad en las transacciones comerciales y a su uso en la transmisión de noticias en medio de guerras o para la prensa.³⁵

En este mismo sentido, los telégrafos en México tuvieron repercusiones importantes, pues se convirtieron en una herramienta eficaz para el control del poder central sobre las regiones, además de reducir las distancias de comunicación y de constituirse como un medio de intercambio de información en los sectores político y comercial.³⁶

Una de las ventajas en la construcción del telégrafo es que éste no requería seguir la antigua red caminera en su trazo original. Sin embargo, pese a esta posibilidad de abrir nuevos trayectos, el tendido de las líneas telegráficas en México se hizo sobre la estructura básica del

³³ Cárdenas, *Telégrafo*, 1987, pp. 32-33.

³⁴ Headrick, *Tentacles*, p. 137.

³⁵ En Estados Unidos el tendido de líneas telegráficas estuvo ligado al avance en la construcción de ferrocarriles, aunque en algunos lugares éstos precedieron a los telégrafos y, en otras, crecieron de manera simultánea. La importancia del desarrollo del telégrafo en el caso estadounidense estribó en que “impulsó el crecimiento en los ferrocarriles, consolidó los mercados financieros y de bienes, redujo costos de información al interior de empresas y entre ellas, y transmitió noticias rápidamente a lo largo de grandes distancias. El telégrafo también fue una de las primeras industrias que operó entre los estados, convirtiéndolo en un caso de prueba importante para la regulación de comercio interestatal.” Nonnenmacher, “Law”, 1997, p. 489.

³⁶ Además, el uso del telégrafo se extendió a las actividades científicas. Al poco tiempo de haberse instalado en México, Francisco Díaz Covarrubias, ingeniero geógrafo mexicano, comprendió la utilidad de esta innovación tecnológica para la ciencia geográfica, en particular en los proyectos de renovación de los mapas topográficos y el cálculo de coordenadas geográficas. Héctor Mendoza Vargas menciona que “el telégrafo se convirtió en un potente dispositivo tecnológico útil para la modernización de los métodos y la renovación de los mapas nacionales”. Mendoza, “Geografía”, 2003, p. 291.

sistema de comunicaciones colonial. Esto quiere decir que el telégrafo comunicó a los principales centros productivos, administrativos y políticos localizados a lo largo de la red caminera existente. No es casual que la primera línea telegráfica haya sido precisamente la que conectó a la ciudad de México con el puerto de Veracruz.

Casi desde la introducción del telégrafo en México se veían en él las posibilidades de abrir la comunicación y acortar la distancia entre el Atlántico y el Pacífico a través del territorio mexicano, pues se consideraba un punto de enlace entre Estados Unidos y Asia. Juan Nepomuceno Almonte, en su *Guía de forasteros y repertorio de conocimientos útiles* de 1852, vislumbraba los alcances del telégrafo en las comunicaciones de Estados Unidos a través de México, lo que implicaría una reducción considerable en el tiempo de intercambio de información:

[...] el telégrafo eléctrico-magnético quedará probablemente extendido en todo el año que entra, desde Veracruz hasta San Blas, y que entonces por esta vía se tendrán noticias de los Estados-Unidos en la Alta California cada once días, pues que no debiendo tardar el vapor de Nueva-Orléans a Veracruz mas que tres, en pocas horas se transmitirán a San Blas las novedades que traiga, y de allí, en siete u ocho días las llevará alguno de los vapores a Monterey o San Francisco en la Alta California; y de esta manera, en lugar de tenerse cada tres meses contestaciones de los Estados-Unidos, y de Europa cada cuatro, se tendrán cada once y cada veintidós días. ¡Admirable velocidad!³⁷

A pesar de que la línea telegráfica de Veracruz a San Blas no pudo concretarse en la década de 1850, hacia 1869 la comunicación entre las costas del Pacífico y del Golfo de México era una realidad.³⁸ En el mismo año de 1869 se concluyó el tendido del telégrafo de Veracruz a Manzanillo, siguiendo la ruta Veracruz–México–León–Guadalajara–Colima–Manzanillo, logrando con ello una conexión interoceánica por medio del telégrafo. En 1872 se

³⁷ Almonte, *Guía*, 1852, p. 432.

³⁸ Un año antes, en 1868, se había otorgado a Ignacio Vallarta la concesión para establecer dos líneas de Guadalajara al Pacífico por Tepic y Colima (con destino final a San Blas y Manzanillo). *Memoria de Fomento*, 1868, p. 40-42.

amplió la comunicación telegráfica con la costa del Pacífico mediante tres rutas distintas: de Durango a Mazatlán, de Guadalajara a Tepic y San Blas, y de Guadalajara a Colima y Manzanillo (mapa 1.2 a).³⁹

A partir de la década de 1880 en las concesiones a empresas ferrocarrileras se estipulaba la necesidad de construir líneas telegráficas. En el caso del Ferrocarril Central Mexicano, cuyo contrato con el gobierno fue firmado en 1880, se incluía como obligación de la empresa privada que ésta “aceptaría la colocación de dos alambres telegráficos por parte del gobierno federal y se ocuparía de su conservación”.⁴⁰ Sin embargo, lo que al principio fue una ‘obligación de la empresa’, más adelante se otorgó como derecho. En la ley de ferrocarriles de 1899, se consideró como tal para las compañías que necesitaran construir un telégrafo o teléfono para su propio servicio de transporte.⁴¹

En el mapa 1.2 b vemos que hacia 1887 las líneas telegráficas se habían extendido a mayor número de poblaciones, y también que algunos telégrafos de los estados habían pasado a manos de la federación. Igualmente, se aprecia una línea de cable submarino que seguía la ruta de Houston–Galveston–Tampico–Veracruz–Coatzacoalcos, cruzaba por tierra el istmo de Tehuantepec, hasta el puerto de Salina Cruz y de ahí se comunicaba otra vez por otro cable submarino hacia Centroamérica por el Océano Pacífico.

En contraste con lo anterior, en 1907 (mapa 1.2 c) es notable la existencia de una amplia red telegráfica nacional configurada a partir de una estructura central, pero que había logrado la

³⁹ El costo de los mensajes telegráficos entre Colima y Manzanillo era de 1 peso de 1 a 10 palabras y de 8 centavos la palabra adicional. Desde Colima hasta Veracruz el envío de telegramas costaba 5 pesos con 15 centavos de 1 a 10 palabras, y cada palabra adicional 43 centavos. Entonces el costo total del puerto de Manzanillo al de Veracruz era de 6 pesos con 15 centavos de 1 a 10 palabras y de 23 centavos la palabra adicional. Cada tramo de la ruta tenía un costo diferente. *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística de la República Mexicana* (BSMGE), México, Imprenta del gobierno, 1869, p. 320.

⁴⁰ Kuntz, *Empresa*, 1995, p. 49.

⁴¹ Cárdenas, *Telégrafo*, p. 107.

interconexión de múltiples tramos entre diversas regiones alejadas del centro del país; dichas regiones constituían zonas no tradicionales dentro del sistema de comunicaciones en México.

Tales serían los casos de los tramos de Guaymas a Presidio del Norte, vía Chihuahua; los telégrafos a lo largo de prácticamente toda la costa del Pacífico, comunicando por este medio a los puertos de Chiapas y Oaxaca con los de Acapulco, Manzanillo y San Blas (vía Colima y Guadalajara); otras líneas en el estado de Oaxaca; otra más de Altata a Jiménez; y la conclusión de la red telegráfica desde Saltillo hasta Ciudad Porfirio Díaz.

Aunado a los tramos anteriores, encontramos que finalmente en 1907 existía la comunicación telegráfica de la península de Baja California con el resto del país, vía Guaymas–Santa Rosalía. Una peculiaridad de esta ruta es que se introdujo un nuevo sistema apenas probado a principios del siglo XX: la telegrafía sin hilos.⁴² Esta tecnología era aún más rápida que el telégrafo tradicional por medio de cables, de tal forma que en 1903 se establecieron las primeras estaciones radiotelegráficas entre Guaymas, Sonora y Santa Rosalía, Baja California.⁴³

Después de un lapso de 57 años a partir de la introducción del primer telégrafo en México, el régimen porfirista sumaba un total de 78,391 kilómetros que conformaban la totalidad de la red telegráfica mexicana en 1911.

Las implicaciones de la introducción del telégrafo en México fueron varias. Entre ellas encontramos la mayor rapidez en las transacciones mercantiles tanto al interior como al exterior del país, una mayor rapidez y facilidad para el intercambio de noticias y con ello nuevas formas

⁴² La telegrafía sin hilos fue lo que más tarde se conoció como radiotelegrafía. “Las primeras emisiones telegráficas inalámbricas, de chispa, operan a muy baja frecuencia, cubriendo el rango de las llamadas ondas ultralargas de baja frecuencia. La rapidez de propagación de los mensajes alcanza la velocidad de la luz”, *Ibid.*, p.111.

⁴³ Posteriormente, en 1908, se abrió la primera comunicación radiotelegráfica entre Cerritos, Sinaloa, y San José del Cabo, Baja California. *Ibid.*, p. 113.

de intercambio cultural. El control definitivo por parte del gobierno porfirista sobre el uso del telégrafo a lo largo y ancho del territorio también contribuyó en un control más efectivo de las regiones.

En suma, la trascendencia de la introducción del telégrafo fue su rápida propagación en el país y su contribución a la integración del territorio nacional, misma que no se completó sino hasta que se logró la conexión de la península de Baja California con el macizo continental a principios del siglo XX.

Cable submarino

De algunos años a esta parte se ha sentido en México la necesidad de emplear estas vías de comunicación, en que el genio del hombre, aplicando el fluido eléctrico, hace transmitir la palabra con una precisión, exactitud y rapidez asombrosas, sin encontrar para ello obstáculo en los bosques, en las montañas, ni en las profundidades del Océano⁴⁴

De igual importancia que el telégrafo fue la introducción del cable submarino en las comunicaciones del siglo XIX.⁴⁵ En 1882 se tendió la primera línea en México, con lo cual el país quedó unido “tanto con los Estados Unidos, como con sus hermanas Repúblicas de Centro y Sudamérica.”⁴⁶ La *Compañía Telegráfica Mexicana*, en colaboración con la *All American Cables* de Estados Unidos, lograron el establecimiento del cable de Galveston a Veracruz y Coatzacoalcos, y de este punto se conectó vía terrestre con Salina Cruz.⁴⁷

⁴⁴ *Memoria de Fomento*, 1868, p. 40.

⁴⁵ En 1866 se tendió exitosamente, luego de varios intentos, un cable trasatlántico entre Gran Bretaña y Estados Unidos, lo cual modificaría aún más las relaciones internacionales.

⁴⁶ *Nueva*, 1882, p. 103.

⁴⁷ Cárdenas de la Peña, *Telégrafo*, p. 82-83.

En el Pacífico, Salina Cruz se enlazó a través del cable submarino con los puertos de San José (Guatemala)–San Juan del Sur (Nicaragua)–Panamá–Buenaventura (Colombia)–Santa Elena (Ecuador)–Paita (Perú)–Callao (Perú).⁴⁸ A su vez, Callao se conectaba con Valparaíso, desde donde había comunicación telegráfica por tierra con Buenos Aires, punto desde el cual se tendieron cables que comunicaban a Sudamérica con Europa y África.⁴⁹

Ya para 1907 existían en México varias líneas de cables submarinos (mapa 1.2 c): dos líneas directas de Galveston a Veracruz, otra de Galveston a Coatzacoalcos y a Salina Cruz, y dos cables de este punto a los puertos de América Central; otro cable recorría la costa del Golfo de México: de Tampico a Veracruz, Frontera y Campeche. Así, a principios de la década de 1880 México se había integrado a un sistema de comunicaciones internacionales que lo conectaba rápidamente con los principales centros financieros de Estados Unidos y Europa.

Gran Bretaña logró ejercer un liderazgo temprano en las comunicaciones telegráficas, a través de la construcción de la primera infraestructura global de información, convirtiéndose a fines de la década de 1880 en el centro hegemónico de información de la red de cables submarinos.⁵⁰ Lo anterior no es gratuito si consideramos la necesidad de conectarse con sus colonias con fines estratégicos, comerciales y políticos.⁵¹ Además, Gran Bretaña se transformó en el centro de las finanzas internacionales que hacía posible que “las empresas y bancos

⁴⁸ Ahvenainen, *History*, 1996, p. 52. Según el autor, la conexión desde Galveston a Tampico-Veracruz-Coatzacoalcos-Salina Cruz, siguiendo la ruta hasta Callao, estuvo a cargo de la *Central and South American Telegraph Company*.

⁴⁹ También existían conexiones a lo largo de toda la costa atlántica del continente americano, que enlazaban a Buenos Aires con Nueva York, pasando por algunos puertos de Brasil, Guiana y Venezuela para conectarse a la red de El Caribe hacia Nueva York, vía Haití (Porto Plata) o Cuba (La Habana). *Ibid.*, p.105-106.

⁵⁰ Meinig, *Shaping*, t. 3, 1998, p. 390; Headrick, “Submarine”, 2001.

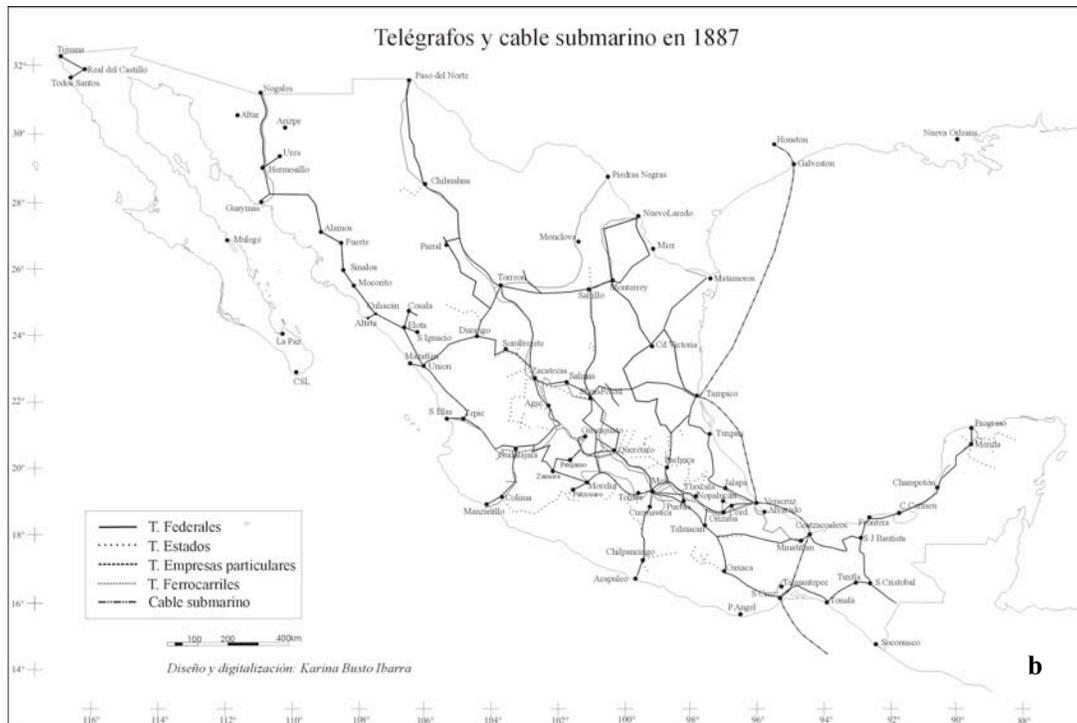
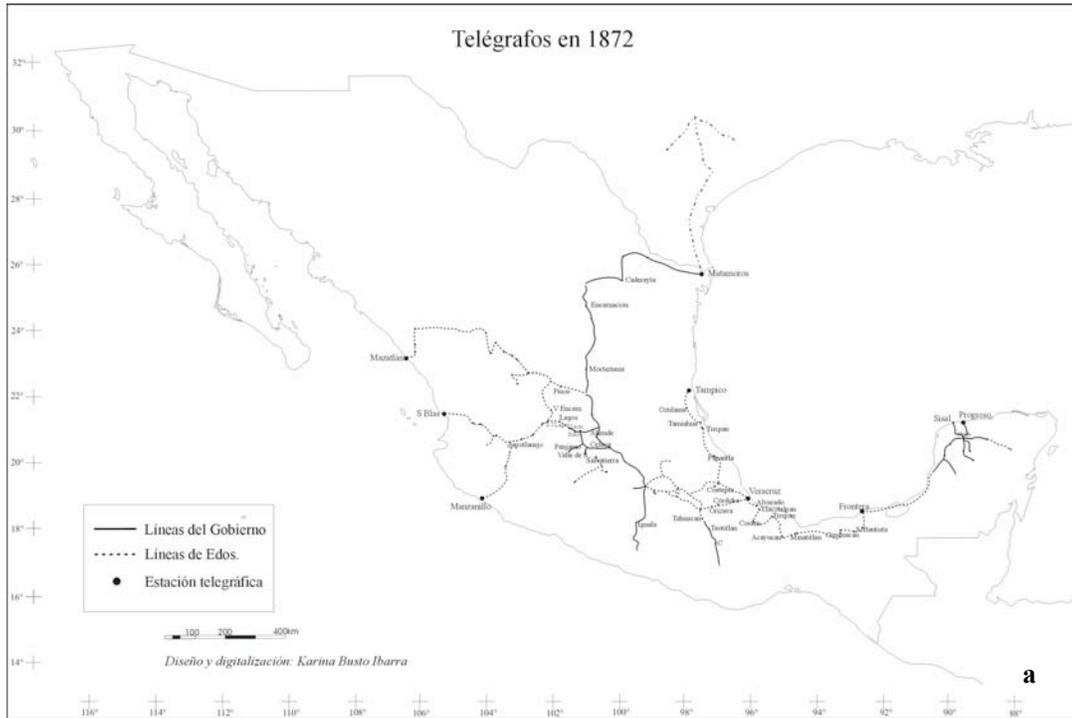
⁵¹ Headrick menciona que hacia 1902 Gran Bretaña “había unido por cable a la mayoría de sus colonias con la metrópoli”, de tal manera que “todas las regiones del Imperio Británico podían comunicarse mediante una red de cables en la que nunca se ponía el sol.” Headrick, *Tentacles*, 1988, p. 142.

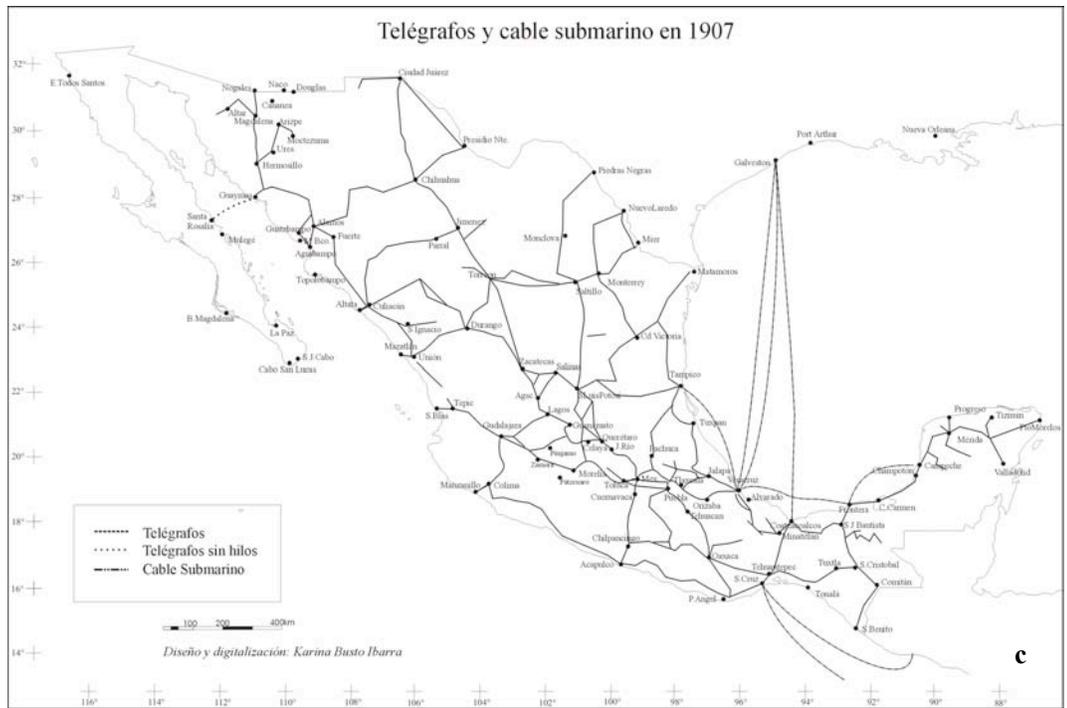
latinoamericanos que disponen de una oficina de representación en Londres puedan acceder a importantes segmentos del sistema financiero y de comunicaciones.”⁵²

Si la importancia del telégrafo en el ámbito nacional fue determinante para el desarrollo económico y la estabilidad política de México, la del funcionamiento del cable submarino fue lo que permitió al país insertarse en las comunicaciones internacionales, participando como un nodo del comercio intercontinental.

⁵² Carmagnani, *Otro*, 2004, p. 220.

Mapa 1.2. Evolución de la red telegráfica, 1872-1907





3. Ferrocarriles

Un camino que debe ser recorrido por el vapor, no puede prescindir de una calzada sólidamente construida; exige dilatados terraplenes para salvar las depresiones del terreno, y profundas excavaciones para encontrar el nivel; sus puentes son numerosos, y algunos de ellos monumentales: si pide un túnel, los gastos se multiplican desproporcionadamente; no se sujeta a curvas de corto radio; sus carriles saldrán de las mejores fábricas; debe tener en varios parajes ciertas vías suplementarias, y todo esto suponiendo que la obra conste de una sola línea para ida y vuelta: tales son nuestros ferrocarriles⁵³

Una de las innovaciones tecnológicas que tuvo mayor impacto en el siglo XIX en Estados Unidos y Europa fue el ferrocarril. Como medio de transporte generalmente se le considera símbolo de la era del capital industrial, que transformó la velocidad en el movimiento de bienes y personas, y modificó radicalmente las nociones de espacio, tiempo y paisaje –especialmente en los pueblos–. Lo que caracterizó al nuevo sistema de transporte fue el uso del vapor, en contraste con la propulsión humana y animal de los sistemas antiguos de caminos.⁵⁴

La expansión del ferrocarril empezó en Gran Bretaña y Estados Unidos en la primera mitad del siglo XIX. En ambos casos la red ferroviaria creció sustancialmente en poco tiempo. En Estados Unidos, por ejemplo, de 1826 (cuando se inauguró la primera línea férrea) a 1869, es decir, en un lapso de 43 años, se logró comunicar las costas este y oeste del país por medio del primer ferrocarril transcontinental.⁵⁵

El nuevo medio de transporte atrajo la atención de otros países que pronto intentarían la tecnología para aprovechar los beneficios que su introducción podía proporcionar. México no

⁵³ Ramírez, *Obras*, 1989, p. 129.

⁵⁴ Butlin, *Historical*, 1993, p. 263.

⁵⁵ James Vance distingue tres fases en la construcción de los ferrocarriles estadounidenses: 1) 1820-1836; 2) 1836-1850; 3) 1869. Vance, *Capturing*, 1986, p. 265-317.

permaneció ajeno a estos acontecimientos y muy pronto se realizaron intentos para construir ferrocarriles en el territorio.⁵⁶

Dentro de este proceso, los ferrocarriles se insertan en la tercera fase (c) de cambio tecnológico, dentro de la cual se que empieza a modificar el panorama económico del país, particularmente a partir de la década de 1880, cuando se consiguen construir rutas que ligan a la Ciudad de México con la frontera norte.

A diferencia de los telégrafos, la adopción y más tarde la efectiva absorción de la tecnología ferroviaria constituyó un proceso lento y costoso: en 1837 se otorgó la primera concesión para la construcción de un ferrocarril de México a Veracruz; trece años después, en 1850, se había logrado terminar sólo un primer tramo de 11.5 kilómetros y no fue sino hasta 1872 cuando se concluyó la línea completa.

En la construcción ferrocarriles era necesario importar del extranjero rieles, locomotoras, además de que se debían obtener otros insumos como carbón, balasto y madera, lo cual elevaba mucho los costos de construcción.⁵⁷ Una razón de peso en las dificultades para construir ferrocarriles fue la topografía del territorio mexicano, pues en los casos en que el terreno era inaccesible se incrementaba aún más el costo de la infraestructura necesaria para tender la vía del tren.

Entre los factores que obstaculizaron el desarrollo ferroviario también tuvieron que ver las circunstancias políticas, jurídicas y socioeconómicas de México entre las décadas de 1850 a

⁵⁶ En 1858 el empresario mexicano Manuel Escandón veía las ventajas del ferrocarril para nuestro país: “si el admirable medio de comunicación inventado en nuestra edad, y que está cambiando aprisa la faz de la tierra, se planteara entre nosotros, cruzando la parte central de la República, e irradiándose luego por medio de ramales en todas direcciones, produciría aquí novedades quizá mayores que en otros países”. Citado en Urías, “Manuel”, 1978, p. 31.

⁵⁷ Kuntz, *Empresa*, 1995, p. 81-87. Sabemos que el costo de construcción de un kilómetro de línea telegráfica era de 50 a 55 pesos en 1868. Calderón, “Ferrocarriles”, 1965, p. 564. Balasto es una capa de grava que se tiende para asentar y sujetar las traviesas de las vías férreas.

1880.⁵⁸ La primera explicación ofrecida por Riguzzi se basa en los elementos naturales de la geografía mexicana, con una “topografía áspera, cadenas montañosas, grandes áreas de clima tropical, y escasez de caminos transitables”. En segundo lugar, los factores políticos incidieron en una fragmentación del espacio nacional en áreas fiscales y comerciales; por otro lado, la situación jurídica, con reglas y derechos de propiedad faltantes e imperfectos; y con costos de transacción elevados. Finalmente, los elementos socioeconómicos, con “pautas de inversión no empresarial y opuestas al riesgo; ausencia de una estructura bancaria; empleo de capitales en transacciones hipotecarias sobre bienes raíces, o atesoramiento de la exportación.”⁵⁹

En 1880 ocurría un periodo diversificación productiva en el país, de tal manera la expansión de los ferrocarriles en rutas de largas distancias está asociada también al cambio en las producciones y al surgimiento de nuevos centros de población que se convirtieron en nodos importantes dentro del sistema de comunicaciones. Estos nodos significaron la posibilidad de apertura comercial de regiones distantes del centro del país que antes habían estado aisladas.

El éxito del cumplimiento de los contratos ferroviarios en México, se debió en parte a que el gobierno, al igual que para fomentar otros medios de comunicación, llevó a cabo una política de subsidios a partir de la década de 1880. El estado otorgaba una cantidad determinada por kilómetro construido a las empresas, y además les concedía prerrogativas para el traslado de recursos financieros, tecnologías, bienes de capital y recursos humanos.⁶⁰

A pesar de que el otorgamiento de privilegios a las empresas extranjeras significó un alto costo para el gobierno mexicano, esta política constituía prácticamente la única manera de obtener resultados favorables para tender la red ferroviaria. Ejemplo de ello es el ahorro en el

⁵⁸ Otros autores que han analizado los obstáculos al desarrollo ferroviario son Ortiz, *Ferrocarriles*, 1987, t. 1; Kuntz, *Empresa*; Coatsworth, *Crecimiento*, 1976.

⁵⁹ Riguzzi, "Mercados", 1999, p. 40-41; Riguzzi, "Caminos", 1996, p. 36-40.

⁶⁰ Riguzzi, "Caminos", 1996, p. 65.

tiempo de recorrido en la primera línea férrea construida, de México a Veracruz. Con la llegada del ferrocarril, este trayecto se realizaba en sólo 24 horas,⁶¹ es decir, de uno a dos días menos que el transporte en diligencia.

Conforme se modernizó el tipo de máquinas empleadas en el ferrocarril, los tiempos de recorrido se redujeron aún más: en 1877 se hacían 19 horas a Veracruz y 20 horas y media a México, mientras que en 1912, 12 horas 25 minutos a Veracruz y 13 horas 5 minutos a México.⁶²

En términos de este estudio es importante tener en cuenta la reducción de las distancias y de los tiempos de recorrido, pues éste es un elemento que nos permite valorar el impacto de la introducción tecnológica en el campo de las comunicaciones terrestres. El cambio tecnológico que propició un ahorro de tiempo tuvo repercusiones en las transacciones comerciales, pero también significó una modificación en las relaciones sociales y culturales, por la facilidad y rapidez del desplazamiento a través del nuevo medio de transporte.

La apertura de nuevos centros de comercio fue una de las principales características de la construcción de ferrocarriles, lo cual llegaría a tener un impacto en la integración del territorio. Sin embargo, el trazado general de estas vías no modificaron sustancialmente las rutas de comunicación existentes, y debió haberse experimentado un proceso de cambios paulatinos antes de que la estructura base de las comunicaciones coloniales se modificara.⁶³

El *Ferrocarril Central Mexicano* fue la primera empresa en cubrir una ruta de largo alcance en 1884: comunicaba a la ciudad de México con Paso del Norte en la frontera norte del

⁶¹ Rees, *Transportes*, 1976, p. 146.

⁶² Ortíz, *Ferrocarriles*, 1987, p. 136. Los datos del autor indican un tiempo de recorrido menor en el año de 1894 con respecto a 1912, pero no explica por qué menciona una hora más en el caso de 1894, año en que, según dice “los trenes descendían hasta la costa en 11 horas 30 minutos y escalaban las alturas hasta la capital en 12 horas 40 minutos”.

⁶³ Según Bernardo García Martínez, la introducción de ferrocarriles generó cambios de escala, pero no de estructura en la geografía de México. García, *Desarrollo*, 2004, p. 89.

país, con lo cual México se conectaba a la red ferroviaria estadounidense. Posteriormente se fueron construyendo más líneas, cuya presencia tuvo un impacto en la reorganización económica nacional (cuadro 1.2).

Cuadro 1.2
PRINCIPALES EMPRESAS FERROVIARIAS

<i>Empresa</i>	<i>Inicio de operaciones</i>	<i>Ruta</i>
Mexicano	1873	México-Veracruz (por Córdoba y Orizaba)
Ferrocarril de Sonora	1882	Guaymas-Nogales
Interoceánico de México	1883	México-Veracruz (por Jalapa)
Central Mexicano	1884	México-Paso del Norte
Nacional Mexicano	1888	México-Laredo
Mexicano del Sur	1889	Puebla-Oaxaca
Internacional Mexicano	1892	Durango-Piedras Negras
Ferrocarril de Monterrey al Golfo	1892	Monterrey-Tampico
Nacional de Tehuantepec	1907	Coatzacoalcos-Salina Cruz
Ferrocarriles Unidos de Yucatán	1902	Mérida-Progreso (1881)
Ferrocarril SudPacífico	1927	Cananea-Guadalajara
Panamericano	1908	Ixtepec-Cd.Hidalgo (cerca de Guatemala)

FUENTES: Calderón, “Ferrocarriles”, 1965; Kuntz “Ferrocarriles”, 1999.

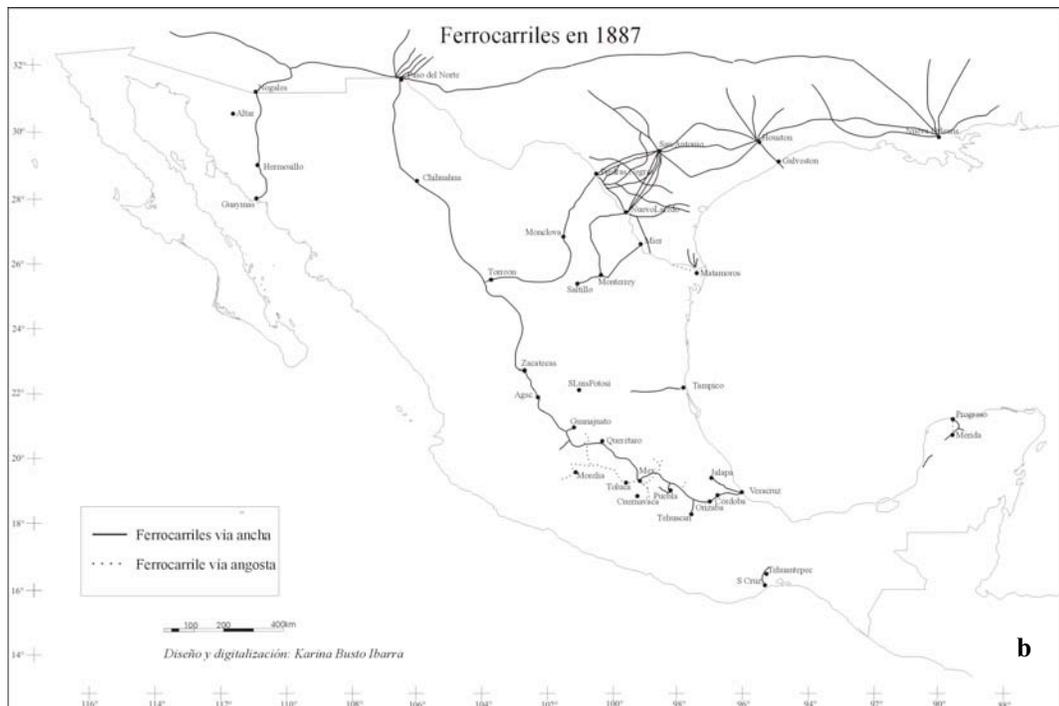
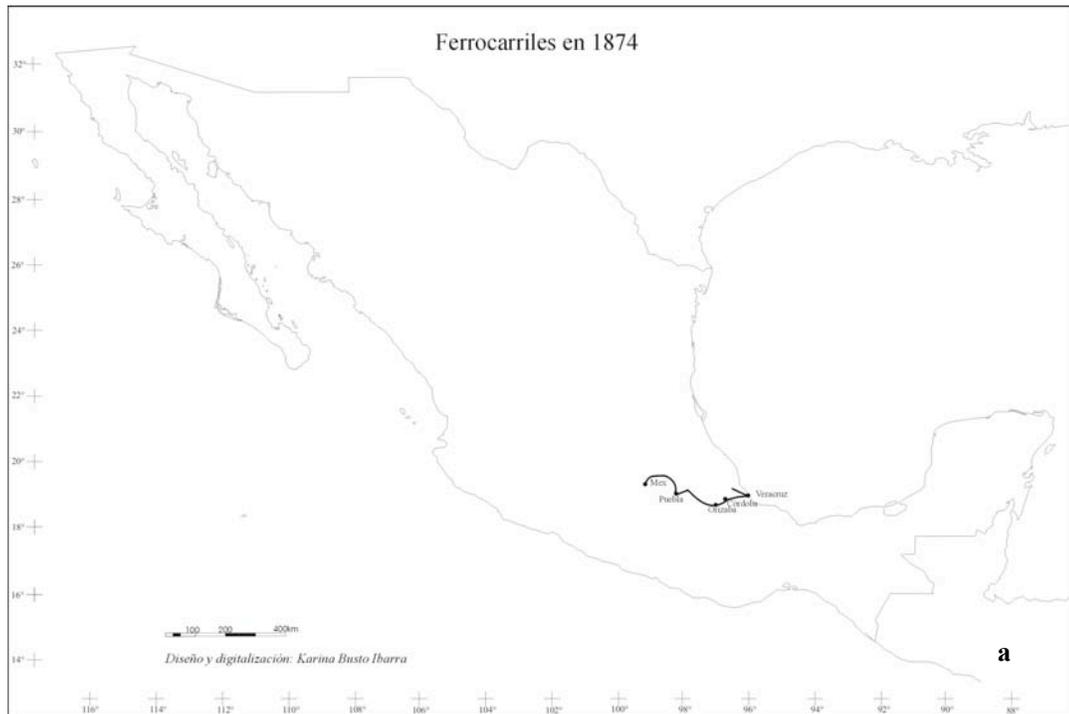
Al analizar la evolución del ferrocarril en México (mapa 1.3 a), notamos algunos elementos que vale la pena destacar: en 1873 sólo existía la línea del ferrocarril México–Veracruz, con 424 kilómetros de longitud; 18 años después, en 1887, la construcción de ferrocarriles ya había alcanzado un total de 7,680 kilómetros y se había unido al sistema ferroviario estadounidense a través de varios puntos fronterizos: Nogales, Paso del Norte, Piedras Negras y Mier, creando con ello nuevas zonas regionales en el Noroeste y el Noreste (mapa 1.3 b).

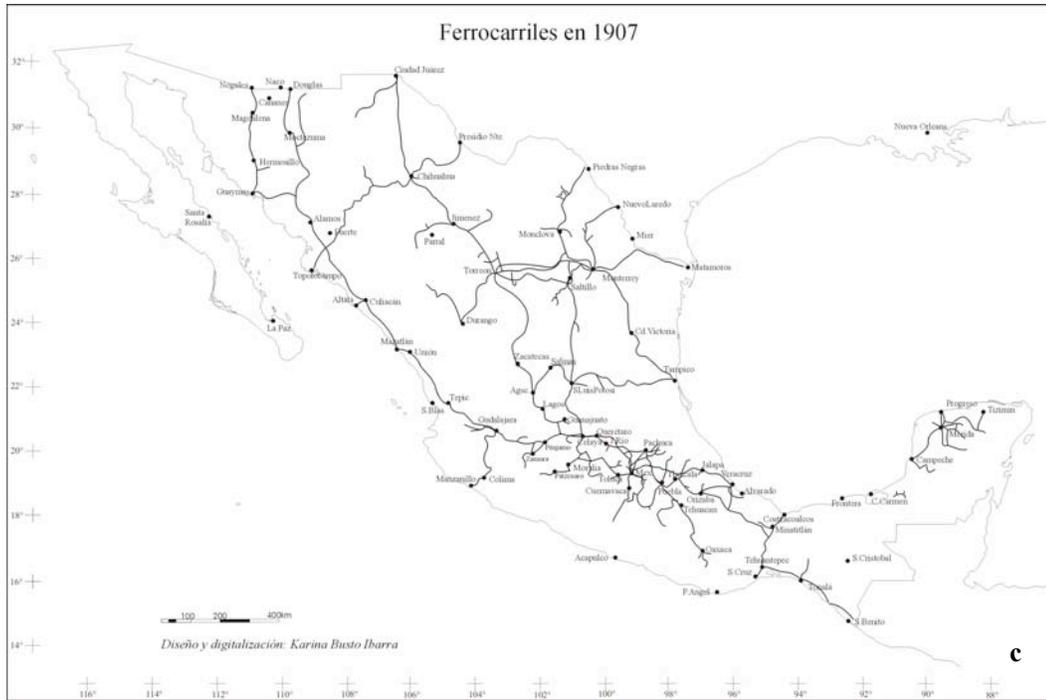
En 1907 la construcción de ferrocarriles había conformado una amplia red de comunicación y transporte (17,993 kilómetros) que se extendía en las principales regiones del país e incorporaba a zonas que antes estuvieron al margen de la modernización ferroviaria, como serían algunos sectores del Pacífico mexicano, la península de Yucatán, el istmo de

Tehuantepec, la costa de Chiapas. Además, la expansión de la red había creado nuevos centros de comercialización y enlace, importantes en el funcionamiento de la nueva estructura de comunicaciones (mapa 1.3 c).

En 1927, se terminó de construir el ferrocarril Sud-Pacífico, que finalmente logró unir a la ciudad fronteriza de Nogales, Sonora, con la ciudad de Guadalajara en el occidente del país. Con esta línea férrea el Noroeste quedaba finalmente unido por tierra a la capital mexicana, mediante un transporte rápido. Otros cambios importantes para entonces fueron la incorporación de otros medios de comunicación más modernos, como la aviación y las carreteras para automóviles. De éstas, uno de los primeros tramos terminados fue el de México al puerto de Acapulco, que constituyó el inicio de una nueva fase en la organización e integración del territorio.

Mapa 1.3. Evolución de ferrocarriles, 1874-1907





4. *Vapores*

*El agua es, sin duda, todo lo que se ha dicho que es:
unión, transporte, intercambio y acercamiento...*⁶⁴

La llegada de barcos de vapor a aguas mexicanas se puede situar, al igual que los ferrocarriles, en la fase c de producción y cambio tecnológico. Si bien México no logró construir una marina mercante propia, estableció las bases legales e institucionales para favorecer el movimiento marítimo en sus costas.

La introducción de líneas de navegación a nuestro país contribuyó a la formación de nuevas regiones que experimentaron un paulatino crecimiento e integración a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. Ambos procesos se encuentran directamente relacionados con la diversificación de las producciones mexicanas y con la tecnología introducida en los medios de comunicación y de transporte.

En las primeras décadas del siglo XIX la tecnología del vapor utilizada en el transporte de otras partes del mundo, empezó a emplearse también en embarcaciones, de tal forma que los primeros buques de vapor entraron en funciones entre 1808 y 1825 en Estados Unidos y algunos países de Europa y sus colonias.⁶⁵ El primer uso que se le dio a este tipo de navíos fue en ríos navegables que, a partir de entonces, podían recorrerse con relativa facilidad en cualquier dirección.⁶⁶

La utilización de los barcos de vapor se extendió a los mares del mundo y pronto se convirtió en una tecnología de alcances insospechables para aquella época, pues por primera vez se podrían vencer los obstáculos naturales que durante siglos había representado la

⁶⁴ Braudel, *Mediterráneo*, t. 1, 1997, p. 365.

⁶⁵ Vance, *Capturing*, 1986, p. 440-446.

⁶⁶ *Ibid.*; Headrick, *Tentacles*, 1988.

navegación a vela (por ejemplo, vientos fuertes o calmos) y se podría navegar a una velocidad inusitada.

No obstante la rápida dispersión del vapor en relativamente poco tiempo, la sustitución de éstos sobre los veleros debió esperar algún tiempo. A mediados del siglo XIX la expansión de los vapores coincidió con la creación de los *clippers*, barcos de vela cuyo tamaño y diseño permitía una mayor velocidad de desplazamiento, aunque ello significara una menor capacidad de carga. Su coexistencia no representó una competencia entre ambos tipos de transporte, más bien se convirtieron en medios complementarios.⁶⁷

Una de las principales funciones de los veleros fue el transporte de carga pesada de áreas distantes, ejemplo de ello fueron la “lana y trigo de Australia, arroz y yute de la India, granos de la costa oeste americana y nitratos de Chile”. Una segunda función y más significativa de este tipo de transporte fue “la expedición de partidas de carbón para satisfacer las necesidades de combustible de los vapores en todos los océanos del mundo”.⁶⁸

En la época en que el desarrollo tecnológico de ambos tipos de embarcaciones era equiparable (en cuanto a su funcionalidad), los buques de vapor tendieron a tomar la delantera favorecidos por las subsiguientes mejoras en su construcción. La ventaja de los vapores sobre los veleros –así fuesen los más rápidos– es que podían transportar cada vez mayor cantidad de carga y de pasajeros, siguiendo un itinerario específico y reduciendo con ello los tiempos de recorrido.

En las últimas décadas del siglo XIX las innovaciones tecnológicas en los transportes marítimos modificaron el patrón de los intercambios en el ámbito internacional. La velocidad,

⁶⁷ Headrick sostiene que “mientras los vapores asumieron el servicio de pasajeros en el Atlántico norte, y el servicio de correos a la India, los barcos de vela llevaban el tráfico de fletes mundanos en otros mares.” Headrick, *Instrumentos*, 1989, p. 148.

⁶⁸ *Ibid.*

la capacidad de carga y la disminución en los costos de fletes alcanzados mediante los vapores fueron factores determinantes en el tipo y volumen del tráfico de mercaderías entre países de distintos continentes.

En México los primeros buques de vapor empezaron a navegar en la década de 1840 en la costa del Golfo, y en 1850 en la del Pacífico. Estos barcos pertenecían a armadas de gobiernos extranjeros o a compañías navieras también extranjeras,⁶⁹ cuyas rutas incluían a algunos puertos mexicanos, donde hacían escala según sus intereses.

Diversas compañías navieras estadounidenses, alemanas, españolas y francesas se establecieron en el Golfo de México e incluyeron en sus itinerarios a puertos de altura y de cabotaje que quedaron comunicados con los principales centros mercantiles de Europa y de Estados Unidos. Entre otras, encontramos la *Hamburguesa Americana*, la *Royal West India Mail Steam Packet Company*, la *Mala Real Inglesa*, la *Compañía General Trasatlántica de Vapores-Correo Francés* y la *Trasatlántica Española*.⁷⁰

En la costa del Pacífico, las primeras empresas que se formaron fueron la *Pacific Mail Steamship Company* y la *Nicaragua Line*, cuyos barcos hacían escala en Mazatlán y Acapulco. Desde la década de 1850 también operaba la *Colorado Steam Navigation Company*, cuyos vapores tocaban en puertos del Golfo de California.⁷¹

En la operación de las compañías mencionadas el gobierno mexicano no tenía ingerencia alguna. Fue hasta la República Restaurada cuando la administración federal se preocupó por organizar la comunicación marítima en sus costas. Los primeros pasos para

⁶⁹ La organización de compañías de navegación fue producto de la evolución y expansión de las marinas mercantes europeas y estadounidense. Las compañías requerían planeación y modos de comunicación más rápidos que los propios vapores, por lo que su creación estuvo determinada también por el avance tecnológico. Headrick, *Tentacles*, 1988, p. 36.

⁷⁰ Trujillo, *Golfo*, 2005, p. 144-176.

⁷¹ Busto, "Maritime", 1999.

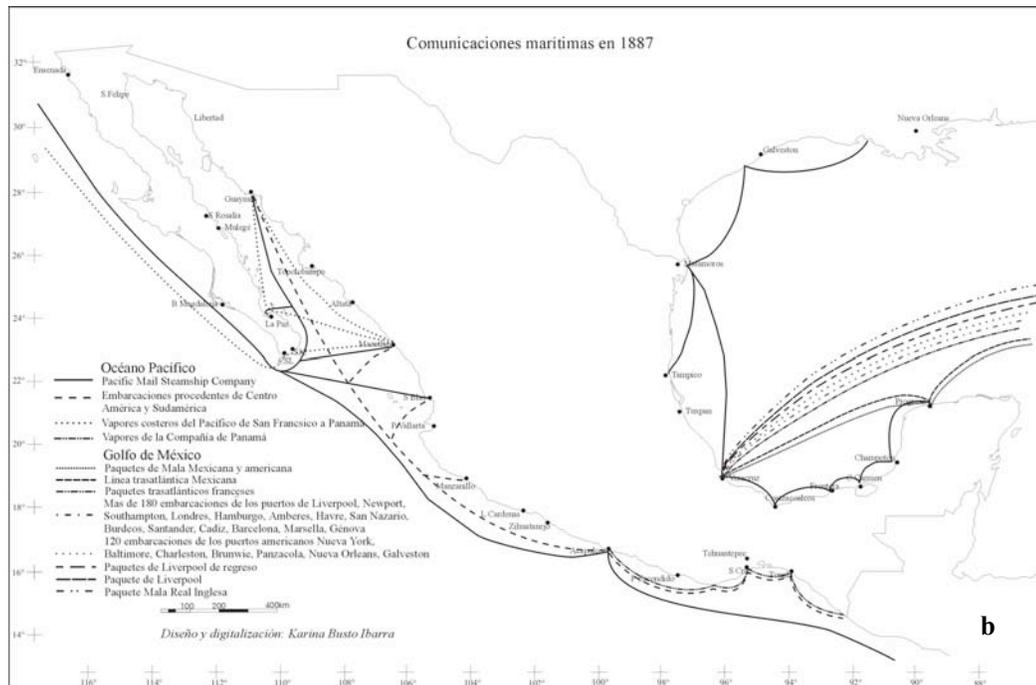
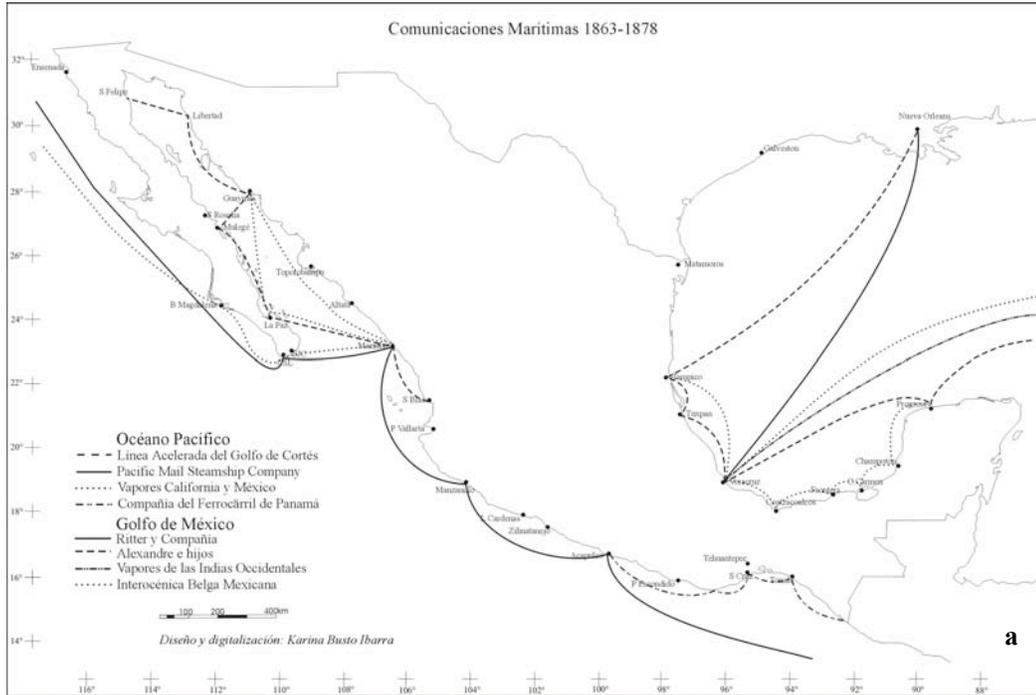
favorecerla fue la aprobación de leyes que exceptuaran del “pago de derechos de tonelaje, pilotaje, anclaje y faro a los buques correo cuando condujeran pasajeros y correspondencia.”⁷² Pero más tarde fue necesario otorgar subsidios a las empresas navieras para garantizar la navegación en los puertos del país.

En 1867 se otorgó la primera concesión para el inicio de operaciones de la línea *Alexander and Sons* en el Golfo de México. A partir de entonces el gobierno firmaría diversos contratos con compañías existentes o de nueva formación. El año de 1872 fue una fecha determinante para las navieras en el Pacífico, pues fue cuando se concedieron las primeras subvenciones (mapa 1.4 a).

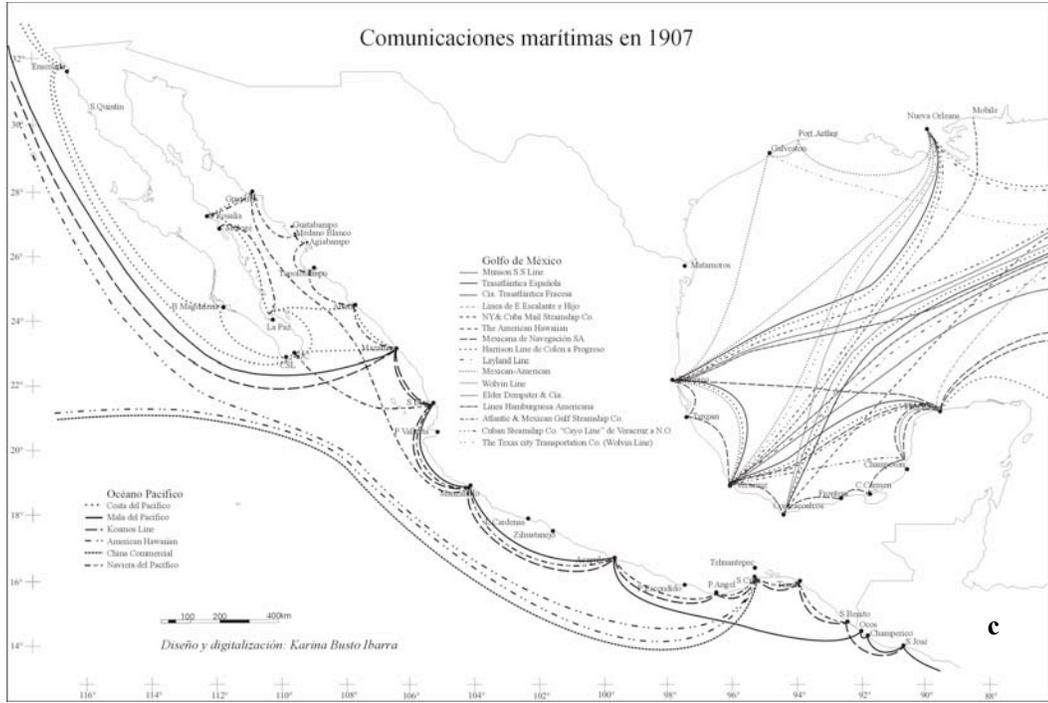
Aunque desde años anteriores la navegación se venía realizando de manera intermitente, la definición de itinerarios fijos para el transporte de pasajeros y mercancías establecidos en los contratos a las empresas, fueron elementos modernos que regularon la comunicación marítima en el país. Entre 1878 y 1910 se firmaron diversos contratos que aseguraban la comunicación en los mares mexicanos y, paulatinamente, se fueron configurando distintas redes comerciales a lo largo de las costas del Océano Pacífico y del Golfo de México (cuadros 1.3 y 1.4; mapa 1.4 b y c). Sólo así fue posible contrarrestar la carencia de una marina mercante nacional y abrir rutas de comunicación que permitieran al país participar en el mercado internacional.

⁷² Calderón, “Vida”, 1955, p. 543.

Mapa 1.4
EVOLUCIÓN DE LAS RUTAS MARÍTIMAS, 1863-1907



Comunicaciones marítimas en 1907



Cuadro 1.3
SUBVENCIONES A COMPAÑÍAS NAVIERAS EN EL GOLFO DE MÉXICO

<i>Compañía</i>	<i>Año de concesión</i>	<i>Ruta</i>
Alexander e Hijos	1867 1873	Línea: Nueva York-Sisal-Veracruz Línea: Nueva Orleáns-Tuxpan-Tampico-Veracruz
Línea de vapores de Antonio Hoffman y Cía.	1874	La Habana-Veracruz
Línea de Vapores Bulnes Hermanos	1877	Frontera-San Juan Bautista Tabasco
Línea Interoceánica Belga-Mexicana	1878	Amberes-Tampico, con escala en Havre, St. Thomas, Habana, Progreso y Veracruz
L.C. García y Compañía	1878	Veracruz-Tampico-Progreso-La Habana-Santander-El Havre-Liverpool
Bulnes Hermanos S.S. Co.	1881	Progreso-Campeche-Frontera-San Juan Bautista-Minatitlán-Alvarado-Veracruz-Tuxpan-Tampico-Bagdad
Compañía Morgan (Cía. de Ferrocarriles y Vapores de la Louisiana y Texas de Morgan)	1880	Morgan City-Galveston-Veracruz
P.G. Méndez y Compañía de Veracruz	1880	Veracruz-Minatitlán-San Juan Bautista, con servicio a Santecomapan, Monte Pio, Alvarado y Tlacotalpan
Compañía Trasatlántica Mexicana	1882	La Habana-Progreso-Veracruz-
Compañía Mexicana Continental	1882	Nueva York-La Habana-Progreso-Veracruz
New York, Havana & Mexican Mail Steamship Line		Nueva York-La Habana-Progreso-Campeche-Laguna-Alvarado-Frontera, con escalas en Bagdad, Coatzacoalcos, Tampico y Tuxpan,
Compañía Mexicana de Navegación	1885	Veracruz-Nueva Orleáns
Compañía de Vapores de Colonización y Correos Mexicanos Sud-Atlántica	1885	Veracruz-Buenos Aires, con escala en San Thomas, Río de Janeiro, y otros puertos de Brasil, Uruguay, Argentina y Paraguay
New York Cuba Mail Steamship Company (Ward Line)	1889	Nueva York-Veracruz, escalas en La Habana, Progreso, Tampico, Tuxpan, o Campeche y Frontera
West India and Pacific Steamship Company	1891	Liverpool-Veracruz, con escala en Tampico y Progreso
Compañía Trasatlántica de Barcelona		Veracruz-Frontera-Campeche-Progreso-Tampico-Tuxpan-Habana-Coruña-Santander-Cádiz-Barcelona-Liverpool-Havre y Nueva York
Compañía Comercial francesa de transportes por vapor	1891	Amberes-Veracruz-Burdeos-Habana-Progreso, con escala en Tampico, Nueva Orleans y el Havre
Compagnie Générale Transatlantique	1891	Veracruz-La Habana-Port au Prince-Saint Marc-Ganaíves Cap Haïtien-Puerto Plata-St. Thomas-San Juan de Puerto Rico-Havre
Mala Imperial Alemana	1892	Hamburgo-El Havre-Veracruz-Tampico-Progreso
Harrison Line	1892	Liverpool-México, con escalas en Tampico, Tuxpan, Frontera, Campeche y Progreso
Vapores Correos Mexicanos de Romano Barreteaga	1893	Veracruz-Coatzacoalcos-Frontera-Laguna-Campeche-Progreso-Tampico
Knots Prince Line	1894	Amberes y Glasgow-Progreso-Veracruz-Tampico

Compañía de Navegación en los ríos Grijalva, Usumacinta y Palizada	1894	Por los ríos Grijalva y Usumacinta, entre San Juan Bautista y Tenosique, tocando Frontera, Palizada, Jonuta, Montecristi y Balancan
Compañía Industrial de Transportes	1896	Por los ríos González y Mexcalapa, entre Huimanguillo y Boca Nueva, y Barra de Chiltepec
Compañía Colonizadora de la Costa Oriental de Yucatán	1897	Progreso-Holbox-Isla Mujeres
Antonio Bulnes	1897	Puertos del Golfo de México y Belice-Nueva-Orleáns-Livingston y Puerto de Cortés
Compañía de Navegación en los ríos de la costa del Sotavento de Veracruz	1898	Por el río Papaloapan entre Tlacotalpam y Tuxtepec, y por los ríos de San Juan Michápam y Alonso Lázaro
<i>Empresas no subvencionadas (1878)</i>		
Mala inglesa		Southampton-Veracruz-Tampico
Compañía de Vapores Transatlánticos		San Nazario-Veracruz
Mala alemana		Hamburgo-Havre-Veracruz
Vapores de la Compañía de las Indias occidentales		Liverpool-Veracruz
Vapores de Antonio López		Cádiz-Veracruz

FUENTES: Cárdenas, *Marina*, 1988; Trujillo, *Golfo*, 2005; Schimmer y Heath, *Mexican*, 1997. Sobre empresas no subvencionadas en 1878: *Memoria de Hacienda*, 1877-1879. Sobre otras subvenciones: *Anuario Estadístico de la República Mexicana* (AERM), 1899.

Cuadro 1.4
SUBVENCIONES A COMPANÍAS NAVIERAS EN EL PACÍFICO

<i>Compañía</i>	<i>Año de concesión</i>	<i>Ruta</i>
Compañía del Ferrocarril de Panamá (los vapores no entraron en servicio)	1872	Panamá-Soconusco-Puerto-Ángel-Salina Cruz-Tonalá-Acapulco
Vapores-correo del Pacífico	1872	Acapulco-Manzanillo-Mazatlán-Cabo San Lucas
Mala del Pacífico (Pacific Mail Steamship Company)	1872	San Francisco-Panamá, con escalas en Acapulco, Manzanillo, Mazatlán y Cabo San Lucas
Compañía de Vapores del Pacífico	1875	San Francisco-Panamá, con escalas en Mazatlán, Manzanillo, Acapulco y San Blas
Línea Acelerada del Golfo de Cortés	1877	San Blas-Ciudad Lerdo, escalas en Mazatlán, La Paz, Mulegé, Guaymas, La Libertad, San Felipe y Puerto Isabel
Compañía de Vapores de California y México	1877	San Francisco-Mazatlán
Compañía Mexicana de Navegación del Pacífico	1884	Guaymas-Soconusco, escalas en Guaymas, Acapulco, La Paz, Mazatlán, San Blas, Manzanillo y Salina Cruz
Compañía del Ferrocarril de Sonora	1885	San Francisco-Guaymas, con escalas en La Paz-Mazatlán-Manzanillo
Compañía El Boleo*	1885	Santa Rosalía-Mulegé-Guaymas
Compañía Mexicana Internacional de vapores del Pacífico y Golfo de California	1886	San Diego, CA- San José, Guatemala
Compañía del Desarrollo de la Baja California	1887	San Diego-Ensenada de Todos Santos-San Quintín
Línea Redo	1888	Manzanillo-Guaymas, escalas en La Paz, Altata, Mazatlán, San Blas

Izaguirre y Compañía	1889	Manzanillo-San-Blas-Mazatlán-Altata-Agiabampo-Guaymas, tocando en Chamela y La Paz
Luis A. Martínez y Compañía	1891	Guaymas-La Paz-Santa Rosalía-Mulegé
Compañía del Ferrocarril Occidental de México	1891	Guaymas-San Benito
Compañía de Vapores de la Costa del Pacífico	1891	San Francisco-Guaymas, con escala en Ensenada de Todos Santos, Bahía de Magdalena, San José del Cabo, Mazatlán y La Paz
Compañía del Ferrocarril de Sinaloa a Durango	1891	Manzanillo-San Blas-Mazatlán-Altata-Guaymas-Agiabampo
Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora	1897	Reforma de algunos artículos de la concesión de septiembre de 1880, línea Guaymas-Nogales
Kosmos Line	1899	Hamburgo-San Francisco, con escalas en Mazatlán, San Blas, Manzanillo y Acapulco
Transportes marítimos	1902	Guaymas-Santa Rosalía-Loreto-La Paz-San José del Cabo-Mazatlán-San Blas
Compañía Inglesa de Navegación por Vapores en el Pacífico y Sud Americano de Vapores	1900	San Benito-Tonalá-Puerto Angel-Salina Cruz-Acapulco-Manzanillo-San Blas-Mazatlán
Compañía de Juan B. Abaroa	1903	Santa Rosalía-Mulegé-Loreto_La Paz
Compañía Naviera del Pacífico	1903	Guaymas-San Benito, con escala en La Paz, Altata o San José del Cabo, Mazatlán, San Blas, Manzanillo, Acapulco, Puerto Ángel, Salina Cruz y Tonalá
American Hawaiian Steamship Company	1903	Salina Cruz-Puget Sound-Hawaii-Salina Cruz
The China Comercial, S.S. Co. Ltd.	1903	Hong Kong-Japón-puertos de la costa del Pacífico de Estados Unidos , tocando Manzanillo y Mazatlán
<i>Compañías navieras en 1920</i>		
Nippon Yusen Kaisha	1920	San Francisco-Salina Cruz
Compañía Naviera de los Estados de México, S.A.	1920	San Francisco-San Pedro, California-Ensenada-San José del Cabo-Mazatlán-Manzanillo-Acapulco-Puerto Ángel-Salina Cruz
Compañía Générale Transatlantique	1920	San Francisco, Mazatlán, Manzanillo, Salina Cruz y Canal de Panamá
Agencia Navarro	1920	Puertos del Golfo de California

* En el contrato otorgado a la empresa minera El Boleo se estipuló que ésta debía poner en servicio un vapor para comunicar el minerar de Santa Agueda con el puerto de Guaymas, haciendo escala en Mulegé. Aunque la empresa no recibiría subvención por esta ruta, sí quedaba exenta de todo tipo de derechos de puerto, anclaje, tonelaje y demás, excepto de los destinados a las mejoras en los puertos. Artículos 8 y 9 del contrato entre el ejecutivo federal y la Compañía francesa El Boleo, del 7 de julio de 1885.

FUENTES: Busto, "Comercio", 1999; Cárdenas, *Marina*, 1988; Romero, *Boleo*, 1991; Cochran y Ginger, "American-Hawaiian"; Wright, *San Francisco's*, 1911. Schimmer y Heath, *Mexican*, 1997; Filsinger, *Commercial*, 1920; United States Department of Commerce, *Mexican*, 1923.

Con la llegada de las empresas subvencionadas se impulsó también el comercio de cabotaje y se intensificaron las transacciones mercantiles entre puertos nacionales. Ejemplo de una empresa independiente que pasó a ser subvencionada por el gobierno de México es el de la *Colorado Steam Navigation Company*, cuyos vapores tocaban puertos en el Golfo de California en su ruta a la boca del Golfo.

En 1854 un pequeño vapor, de 50 toneladas, navegó por primera vez el río Colorado, con un cargamento de provisiones para el fuerte Yuma que se había establecido para la protección de los emigrantes hacia California. Al año siguiente, un vapor empezó a recorrer la ruta de San Francisco a la boca del río Colorado.⁷³ La empresa naviera fue formada oficialmente en 1865; el comercio en el río, sin embargo, no era lo suficientemente redituable como para justificar la presencia de vapores, y el tráfico se vio disminuido en la parte alta del Colorado en 1869, cuando se terminó el primer ferrocarril transcontinental. En la parte baja del río, la navegación continuó hasta fines de la década de 1870.⁷⁴

La *Colorado Steam Navigation Company* continuó en operaciones, cubriendo la ruta de San Francisco a Puerto Isabel, en la boca del río Colorado, a través de los vapores “Newbern” y “Montana” cada 20 días; dichos vapores hacían escala en los puertos de Guaymas, La Paz y Mazatlán. A pesar de que la navegación en el Colorado se interrumpió con la llegada del ferrocarril a Yuma en 1877, la comunicación con los puertos del Golfo de California no se

⁷³ De la boca del río se transfería la carga a los vapores de río que navegaban hasta Yuma. Esta operación requería de varios días a semanas, dependiendo del estado del río para navegarse; el desarrollo de esta ruta estaba ligado a la expansión de actividades militares y mineras: el abastecimiento de los fuertes de Yuma y Mohave, y el descubrimiento de depósitos de oro y plata en territorio de Colorado. Leavitt, “Steam”, 1943, p. 1-11.

⁷⁴ *Ibid.*, p. 19. En 1870 empezó una nueva etapa en el comercio del Colorado, porque se incorporaron nuevos vapores a la flota del río y se introdujo un itinerario con servicio de vapores oceánicos que remplazaban a los veleros en la comunicación entre las ciudades costeras de California y la boca del río Colorado. La minería en Arizona se convirtió en una actividad redituable, cuyos productos se enviaban a San Francisco, a cambio de provisiones y maquinaria.

canceló, pues una nueva compañía naviera entró en funciones para seguir tocando en los mismos puertos.

Fue así como surgió la compañía *California and Mexico Steamship Company*, formada en 1877 para recorrer la ruta de San Francisco a los puertos de La Paz, Mazatlán, Guaymas, Bahía Magdalena y Cabo San Lucas. La empresa fue subvencionada por el gobierno mexicano por la cantidad de 2,000 pesos al mes para realizar un viaje redondo entre los puertos mencionados cada 35 días. Los vapores “Newbern” y “Montana” continuaron navegando bajo bandera estadounidense al amparo de esta compañía.⁷⁵

En 1878 el gobierno de México subvencionaba a cinco líneas de vapores: dos en el Golfo de México y tres en el Pacífico, la de Panamá, la del Río Colorado y la del Golfo de Cortés (la *Acelerada de vapores del Golfo de Cortés* firmó un contrato con el gobierno mexicano 19 de noviembre de 1877). Más tarde, en 1891, se integró la *Pacific Coast Steamship Company*, también subvencionada por el gobierno mexicano para hacer un viaje al mes de San Francisco a Guaymas, con escala en Ensenada, Bahía Magdalena, San José del Cabo, Mazatlán y La Paz, servicio que se mantuvo hasta 1907.⁷⁶

Aunque algunas de estas empresas tuvieron origen en Nueva York, todas ellas operaban desde San Francisco, donde tenían sus oficinas, agentes, muelles, almacenes, etc. Además, todas ellas tuvieron agentes que las representaban en los puertos mexicanos, generalmente se trataba de algún cónsul o comerciante extranjero radicado en el lugar. De tal forma que las relaciones comerciales en la costa del Pacífico estuvieron garantizadas por la presencia de empresas navieras, a la vez que por embarcaciones del comercio de cabotaje.

⁷⁵ Busto, “Maritime”, 1999.

⁷⁶ Busto, “Comercio”, 1999.

La única línea de navegación de vapor que conectó a los puertos mexicanos con ciudades europeas fue la *Kosmos Line*.⁷⁷ Esta empresa se formó en Hamburgo en 1899 y contempló un servicio mensual entre Hamburgo y San Francisco, vía diversos puertos europeos, pasando por el estrecho de Magallanes y Sudamérica. La distancia que sus vapores cubrirían era de una extensión inusual, los puertos de escala eran muchos, y el viaje duraba cien días o más, aunque podía realizarse en menos tiempo.⁷⁸

Los vapores de esta compañía salían de Hamburgo dos veces al mes, “vía Amberes, Cádiz, Génova, tocando en los puertos de América del Sur, Centro América y México hasta Mazatlán, para San Francisco y Vancouver.”⁷⁹ Todos los buques de la línea *Kosmos*, alrededor de 26 en 1904, medían entre 4,000 y 8,400 toneladas; dos o tres de estos vapores tocaban al mes el puerto de Mazatlán, así como San Blas, Manzanillo y Acapulco.

Además de las líneas de navegación extranjeras, a fines del siglo XIX se establecieron tres compañías mexicanas para operar en el Golfo de California: la de Joaquín Redo, de Mazatlán, se formó en 1888; la de Luis A Martínez, de Guaymas, en 1894; y la de Juan B. Abaroa, de Santa Rosalía, en 1903. La empresa de Redo comunicaba a Mazatlán con Guaymas, La Paz, Altata, San Blas y Manzanillo; las otras dos compañías cubrían las rutas entre Guaymas, Santa Rosalía, La Paz, Mulegé, Loreto y La Paz.⁸⁰

⁷⁷ A diferencia del Golfo de México, donde se establecieron compañías navieras europeas, en el Pacífico la comunicación con Europa siguió realizándose a través de embarcaciones de vela que rodeaban el Cabo de Hornos. Quizá esto se debió a la influencia sobre la navegación a vapor que ejercieron las compañías estadounidenses. Las empresas navieras europeas que tuvieron presencia en el Pacífico sudamericano dominaban el comercio entre Chile y Panamá y puntos intermedios.

⁷⁸ Una evaluación contemporánea de la operación de esta línea de navegación, asegura que “cuando la línea se propuso inicialmente, había dudas sobre su viabilidad desde el punto de vista financiero, [pero] el hecho de que el servicio lleva 12 años es una suena evidencia del que las ganancias han sido satisfactorias para las partes interesadas.” Wright, *San*, 1911, p. 109.

⁷⁹ *Directorio*, 1904, p. 22.

⁸⁰ Busto, “Comercio”, 1999, p. 23-26.

Nos obstante la existencia de diversas compañías navieras en el Pacífico, la *Pacific Mail Steamship Company* o *Mala del Pacífico*, fue la más importante durante la mayor parte del periodo de estudio. Esta empresa se formó a fines de 1848 para establecer la comunicación entre Panamá y San Francisco, y a su vez conectar a California con la costa este de Estados Unidos.

Durante más de dos décadas, los buques de la *Pacific Mail* visitaron con frecuencia los puertos de Acapulco y Mazatlán y de manera esporádica Manzanillo y San Blas, sin recibir subsidio por parte del gobierno mexicano. En 1872 la *Pacific Mail* fue subvencionada para transportar correspondencia, mercancías y pasajeros entre San Francisco y Panamá, con escala en varios puertos mexicanos, a cambio de la cantidad de 2,500 pesos por viaje redondo.⁸¹

El nuevo contrato aprobado por el gobierno empezaría a tener efecto, por cinco años a partir del 15 de julio de 1875, para hacer viajes redondos al mes, saliendo de San Francisco los días 15 y 30, y de Panamá el 9 y el 15 de cada mes. La compañía tenía dos líneas, la mexicana, cuyos vapores debían hacer escala en Mazatlán, Manzanillo y Acapulco a la ida y a la vuelta, y en San Blas cuando tuvieran carga suficiente y pasajeros; y la línea “central americana”, que debía correr entre Panamá y Acapulco, tocando en Tonalá, San Benito, Salina Cruz y Puerto Ángel.⁸²

La empresa obtuvo permiso para hacer también el tráfico de cabotaje. Esta facultad se extendía a todas las líneas de vapores, ya fueran subvencionadas o no. Los buques podían “traer carga a dos o más puertos de la República, para conducir la correspondencia y pasajeros,

⁸¹ En 1872 el gobierno mexicano otorgó dos subvenciones a las compañías *Ferrocarril de Panamá y Vapores-Correos del Pacífico*. La primera debía comunicar a los puertos de Soconusco, Tonalá, Salina Cruz, Puerto Angel y Acapulco, con una subvención de 2,500 pesos por cada viaje redondo; la segunda debía comunicar a San Francisco con Panamá, tocando de ida y vuelta en Acapulco, Manzanillo, Mazatlán, Cabo San Lucas y los que convinieran a la compañía, con una subvención de 2,000 pesos por viaje redondo. Ambas compañías fueron refundidas en contrato de 15 de Julio de 1875, bajo la representación de la compañía *Vapores-correos del Pacífico (Pacific Mail Steamship Company)*. Cárdenas, *Marina*, 1988, p. 331-332.

⁸² “Subvenciones a las líneas de vapores”, *Memoria de Hacienda*, 1878-1879.

también de uno a otro de nuestros puertos, para cargar efectos nacionales en puntos de la costa, aún cuando no estén abiertos al comercio de altura y cabotaje, facilitándose la exportación y el tránsito de efectos extranjeros, atravesando nuestro territorio.”⁸³ También podían hacer el comercio de tránsito “traer efectos destinados a nuestros puertos y puertos extranjeros.” Los buques de vela, a partir de 1875 también podían hacer este comercio de tránsito libre de derechos.⁸⁴

A pesar del establecimiento formal de la línea, cinco años después, en 1880, tras la posible prórroga del contrato, la *Pacific Mail* fue suspendida por falta de cumplimiento al convenio. Las quejas de comerciantes por la irregularidad en el servicio de los vapores fue la razón principal. Aún así, el gobierno reconocía que seguramente los vapores de la compañía seguirían tocando en los puertos mexicanos, según les conviniera.⁸⁵ Pese a la revocación de 1880, la compañía continuó firmando nuevos contratos con el gobierno mexicano que seguirían vigentes por lo menos hasta 1904.⁸⁶

Otras compañías navieras se establecieron en la costa del Pacífico, como la *American Hawaiian Steamship Company*, que comunicaba a Salina Cruz con Puget Sound y Hawai. Su operación estuvo ligada al comercio del azúcar procedente de Hawai con destino al Atlántico estadounidense entre 1905 y 1918, cuyos cargamentos se transportaban por el Ferrocarril de Tehuantepec.⁸⁷

Finalmente, es preciso indicar que con la llegada de empresas navieras se logró cerrar el ciclo de transformación tecnológica que hemos visto en los otros casos de las comunicaciones

⁸³ “Subvenciones a vapores extranjeros y nacionales y medidas otorgadas para facilitar el comercio exterior”, *Memoria de Hacienda*, 1877-78, p. 45.

⁸⁴ *Ibid.*

⁸⁵ “Líneas de vapores”, *Informe que el Secretario de Gobernación rinde a la cámara de diputados del congreso de la Unión*, 1880, Bancroft Library (BL), Berkeley, California.

⁸⁶ Busto, “Maritime”, 1999.

⁸⁷ Cochran y Ginger “American”, 1954, p. 352-362.

en México, pues además del fomento a las compañías para que navegaran en aguas mexicanas, fue indispensable que se realizaran obras de infraestructura portuaria (mapa 1.4 c). La construcción de muelles, faros, diques, rompeolas, edificios aduanales en diversos puertos mexicanos y, en general, el saneamiento de los mismos, se convirtieron en una prioridad hacia fines del siglo XIX porque era indispensable satisfacer las necesidades del nuevo tráfico marítimo.

5. La evolución de las comunicaciones: una visión de conjunto

*La historia de los caminos de México está también en la historia de los mapas, paisaje en dos dimensiones que nos permite viajar por el tiempo y el espacio*⁸⁸

El proceso de adopción tecnológica en modernos medios de comunicación y transporte en México ocurrió en una etapa de continuas transformaciones políticas, económicas y sociales en el devenir histórico del país. Es por ello que la evolución de las comunicaciones es un elemento que permite analizar de manera global y de largo lazo las características generales del espacio mexicano durante el periodo de estudio.

El marco de referencia espacial permite ver los cambios y continuidades durante el lapso de 1848 a 1927. En este análisis el uso de la cartografía como herramienta auxiliar ha sido indispensable, ya que se ha podido detectar la relación entre la llegada de nuevos medios de comunicación y la apertura de nodos de intercambio. A través de la interconexión entre dichos nodos o centros de comercio ocurrió una distinta organización del mercado nacional que se desarrolló y transformó a lo largo del periodo de estudio.

Para lo anterior se ha centrado la atención en cinco momentos específicos que representan etapas de cambio tecnológico y apertura comercial: 1858, 1874, 1887, 1907 y 1927. El intervalo aproximado entre cada una de estas coyunturas es de 20 años, lo que permite explicar el proceso de integración territorial.

El año de 1848, inicio del periodo de estudio, significó para los puertos del Pacífico la entrada al mercado internacional y el surgimiento o reactivación de las ciudades portuarias. La primera década del periodo de estudio se distingue por haber experimentado pocas transformaciones, de ahí que un primer momento de análisis es 1858. En este año se habían

⁸⁸ Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, *Historia*, t. 1, 1994.

experimentado pocos cambios con relación a las comunicaciones existentes en la época colonial.

El año de 1874 representa el incipiente desarrollo de infraestructura impulsado con mayor fuerza a partir de la República Restaurada. La siguiente coyuntura es el año de 1887, que distingue un primer momento del auge porfirista, en donde ya se muestra un mayor número de comunicaciones marítimas y terrestres modernas que han sido introducidas en el país. El año de 1907 es la fecha de inicio de operaciones del ferrocarril de Tehuantepec, y además se ha tomado como indicador de la situación prevaleciente en las postrimerías del régimen porfirista. Finalmente, para mostrar las condiciones al término del periodo de estudio, se retoma el año de 1927, en el que se aprecia una nueva etapa en la evolución de las comunicaciones en México.

a) Comunicaciones marítimas y terrestres en 1858

Como se ha mencionado anteriormente, el estado de las comunicaciones a principios del siglo XIX no era muy diferente al que había existido a fines de la centuria precedente. Las rutas que conectaban el espacio mexicano en 1778 daban sustento a la estructura básica del sistema de comunicaciones.

La ruta Veracruz–México–Acapulco era la más importante. Otras rutas de comunicación hacia el norte y noroeste del país corrían en tres direcciones: 1. México – Querétaro – Guanajuato – Aguascalientes – Zacatecas – Durango – Parral – Chihuahua – Paso del Norte – Santa Fe; 2. de Querétaro hacia Zacatecas y Durango y de este último punto hacia Saltillo y Monterrey, y de Saltillo a Monclova y San Antonio; 3. México – Toluca – Valladolid

– Guadalajara–Compostela – Tepic – San Blas – Acaponeta – Mazatlán – Culiacán – Alamos – Ures – Arizpe – Pitiquito.⁸⁹

Otra de las principales rutas coloniales era la de México-Puebla-Oaxaca-Tehuantepec-Guatemala. En el sureste, aunque aislado del resto del país, había algunos caminos vecinales que partían de Mérida a Sisal, Valladolid, Campeche y Bacalar.

Con respecto a las rutas marítimas en 1778, éstas partían de Veracruz hacia Europa y otros puertos del Golfo-Caribe. También existían rutas de cabotaje que conectaban a Veracruz con los principales puertos de Tabasco, Campeche y Yucatán. En el Pacífico, los derroteros partían de los puertos de Acapulco hacia Filipinas, con una conexión hacia los puertos de Centroamérica. Cierta comercio de cabotaje también se realizaba a lo largo de la costa del Pacífico y Golfo de California, sobre todo a partir de San Blas, que era el punto de enlace con el Noroeste y con la Alta California.⁹⁰

En el año de 1858, la red caminera seguía básicamente el mismo patrón colonial. En comparación con épocas anteriores, las nuevas rutas que aparecen en esta época son las de Álamos–Guaymas–Hermosillo–Altar–Sonorita, Ciudad Victoria–Monterrey–Matamoros. Se aprecian también los caminos de México–Tampico, San Luis Potosí–Tampico, Tampico–Ciudad Victoria–Matamoros, Monterrey–Mier.

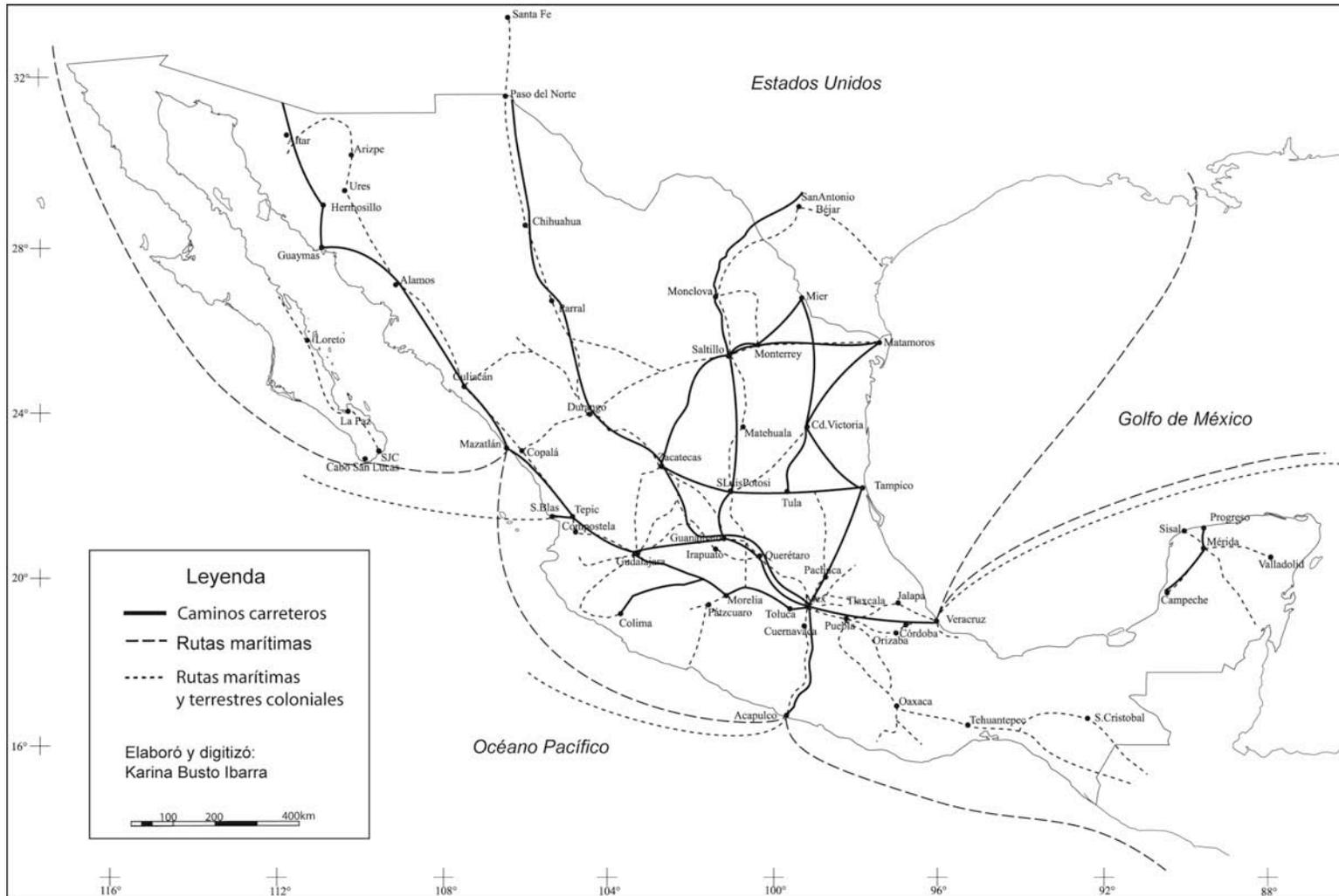
La estructura básica del sistema de comunicaciones a mediados del siglo XIX, salvo algunas diferencias de importancia menor, conservó los rasgos de la red colonial terrestre. Las rutas marítimas experimentaron un ligero cambio con relación a las rutas coloniales: en el Golfo, Veracruz perdió su monopolio comercial, se abrieron nuevos puertos como Tampico, y

⁸⁹ Camelo y Fernández, “Nueva”, 1990; Antonio García Cubas, *Cuadro geográfico y estadístico de la República Mexicana. Carta general de la República Mexicana formada para el estudio de la configuración y división interior de su territorio*, 1858. Colección Orozco y Berra, República Mexicana, MMOB, varilla 1.

⁹⁰ Pinzón y Trejo, “Organización”, 2007.

la orientación de las comunicaciones se extendió hacia Estados Unidos. Todo lo cual venía ocurriendo desde fines del siglo XVIII, pero se consolidó en décadas posteriores. En el Pacífico y Golfo de California fueron abiertos al comercio extranjero los puertos de Mazatlán, La Paz, Guaymas, y Cabo San Lucas, mismos que formaron parte de la ruta de la fiebre del oro entre San Francisco y Panamá (mapa 1.5).

Mapa 1.5
 COMUNICACIONES MARÍTIMAS Y TERRESTRES EN MÉXICO, 1858



FUENTES: Camelo y Fernández, “Nueva, 1990; Pinzón y Trejo, “Organización”, 2007.

b) Comunicaciones marítimas y terrestres en 1874

En los veinte años transcurridos entre las décadas de 1850 y 1870, se empezaron a notar cambios fundamentales, debido a la incipiente introducción de tecnologías: dio inicio la construcción de ferrocarriles, se otorgaron las primeras concesiones a compañías navieras extranjeras para el transporte del correo, personas y mercancías. Al mismo tiempo las diligencias y el telégrafo continuaron extendiendo sus redes.

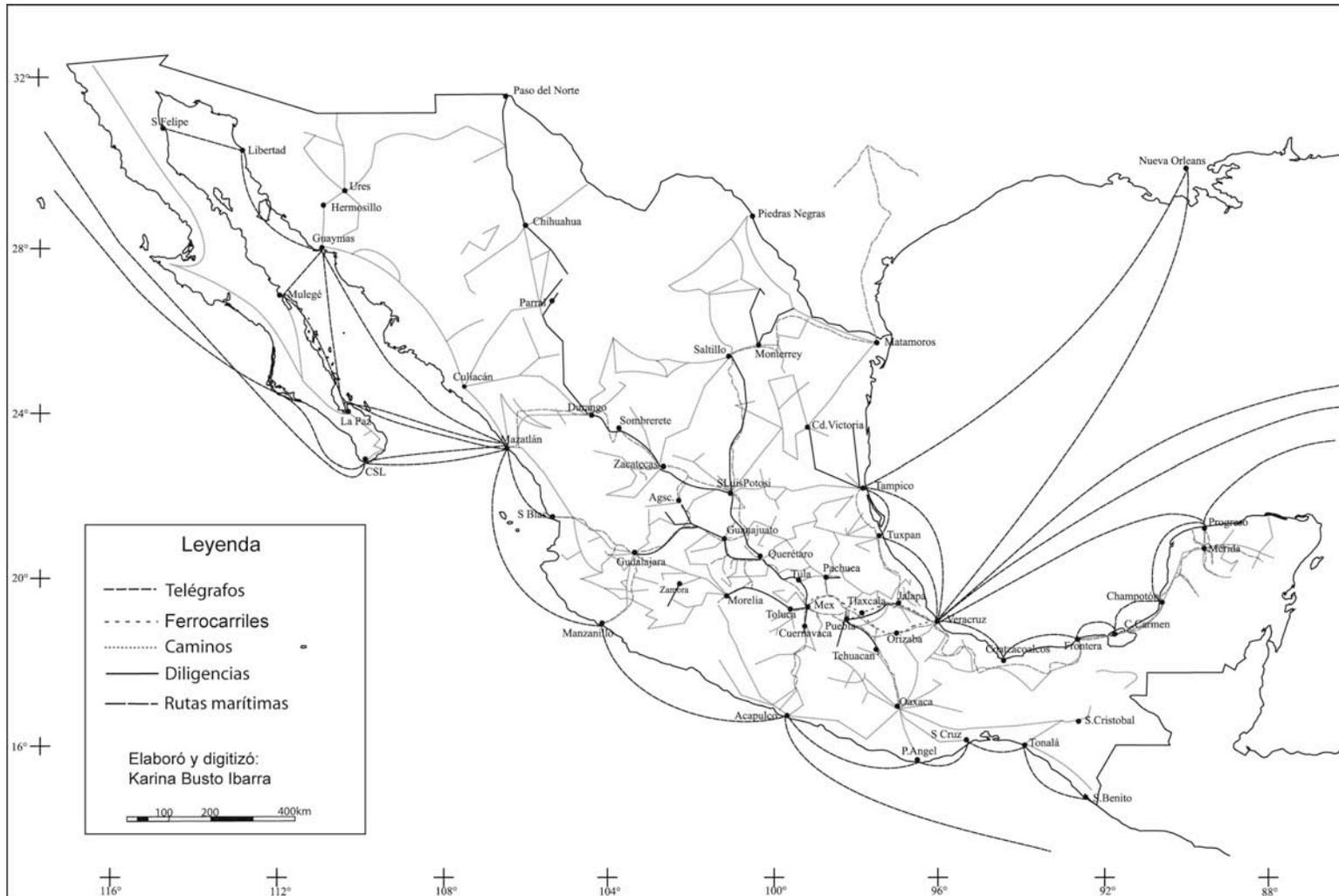
En los primeros años de la década de 1870, encontramos que los principales ejes de comunicación siguieron siendo prácticamente los mismos de antes: el de México–Veracruz–Acapulco; la comunicación al occidente: México–Querétaro–Guanajuato–Guadalajara–Morelia; hacia el norte: México–Querétaro–Guanajuato–Aguascalientes–Zacatecas–Durango–Parral–Chihuahua–Paso del Norte; hacia el noreste: Guanajuato–San Luis Potosí–Saltillo–Monterrey–Matamoros (mapa 1.6).

Dentro de estas rutas es posible detectar algunas ciudades que sirvieron como nodos de comunicación entre regiones alejadas de la ciudad de México, principal centro articulador del país. Puebla era el eje articulador entre México y Veracruz y Oaxaca; Cuernavaca lo era entre México y Acapulco; Toluca era uno de los puntos de comunicación con Occidente, particularmente con Michoacán. Hacia el norte, Guanajuato servía como enlace con San Luis Potosí, y de ahí se bifurcaban dos caminos, uno hacia el este y otro hacia el oeste. Guanajuato también era el punto de enlace con Aguascalientes y Guadalajara.

Esta última ciudad era un centro de comunicación importante para los puertos del Pacífico: se conectaba directamente con Manzanillo y San Blas. De Aguascalientes partían los caminos hacia Durango y Chihuahua, puntos que se relacionaban con otros más alejados de la ciudad de México: Durango-Mazatlán y Chihuahua hacia la frontera con Estados Unidos.

Por otro lado, la introducción de vapores en México inició con la llegada de compañías navieras extranjeras. Ya se ha visto que el gobierno mexicano otorgó subvenciones a estas empresas con el fin de impulsar un medio más rápido y eficaz de comunicación marítima. Si en los primeros años de la década de 1870 existían algunas empresas navieras, unos años más tarde aparecieron diversas compañías en el Golfo y en el Pacífico que aumentaron el número de rutas en las costas mexicanas (mapa 1.6).

Mapa 1.6
COMUNICACIONES MARÍTIMAS Y TERRESTRES EN MÉXICO, 1874



FUENTE: Cristóbal Ortiz, *Carta telegráfica de la República Mexicana*, México, 1872. Colección Manuel Orozco y Berra, República Mexicana, MMOyB, varilla 2, no. 1032.

c) Comunicaciones marítimas y terrestres en 1887

En este año de 1887 se aprecian algunas modificaciones de trascendencia en la infraestructura de las comunicaciones. Para entonces ya se habían extendido tres medios que adquirieron una importancia inusitada y estaban además ligados al avance tecnológico del siglo XIX: el ferrocarril, el telégrafo y los barcos de vapor.

En el mapa 1.7 es evidente que el ferrocarril ha venido a reemplazar a las diligencias que a su vez habían seguido el derrotero de los antiguos caminos coloniales. En este año es evidente que el centro del país quedó ligado a los ferrocarriles estadounidenses a través de la línea de Paso del Norte, y en el noroeste se conectaba la frontera a través de la ruta Guaymas–Nogales.

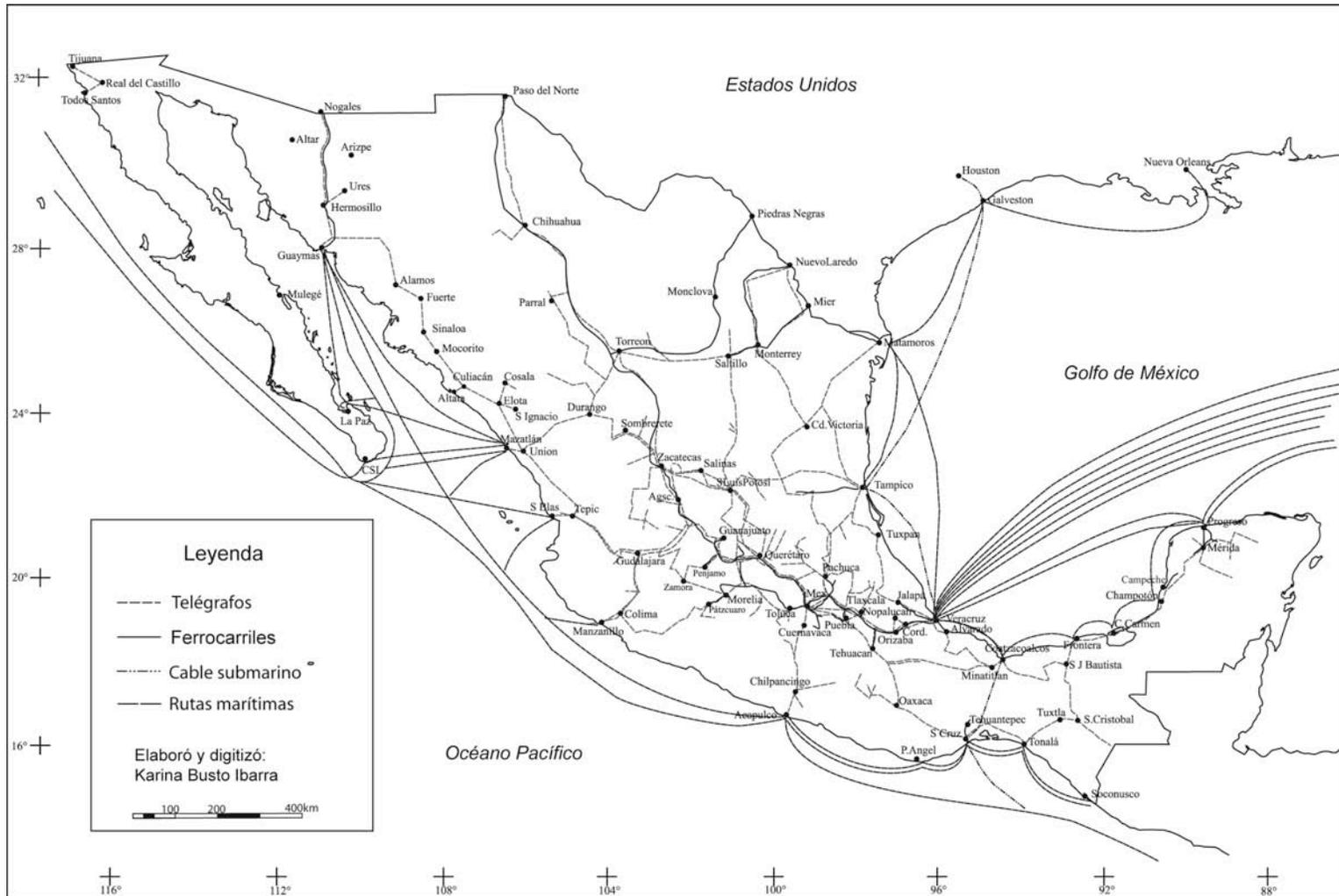
En comparación con años previos, en 1887 encontramos nuevas zonas comunicadas por el telégrafo: el noreste del país, la región de Jalisco y Colima, el Noroeste, Chiapas y Oaxaca, así como la existencia del tendido hasta la frontera de Paso del Norte por la ruta tradicional. Se observa además que ya se había establecido un cable submarino para comunicar a los puertos de Veracruz y Tampico con Galveston y Nueva Orleans, y se conectaba a México con Sudamérica a través de otro cable submarino tendido de Veracruz a Coatzacoalcos y de este punto a Tehuantepec. La comunicación interoceánica por el istmo se hizo realidad primeramente por el tendido del telégrafo.

En el año de 1887 es posible reconocer el surgimiento de nuevos centros económicos en diversas zonas de México, como es el caso de Torreón, que con el ferrocarril se convirtió en punto de enlace entre el Noroeste y el Noreste del país, sitio de bifurcación hacia Paso del Norte y Piedras Negras. Los puertos del Golfo y del Pacífico formaban parte de un sistema más

amplio de comercio con otros países, a la vez que ocurría una integración complementaria con los caminos, ferrocarriles y telégrafos en el territorio nacional. El tendido de la red telegráfica abarcaba entonces buena parte del territorio nacional y no conectaba sólo a las principales poblaciones como en la década anterior.

En suma, hacia 1887 se reflejan los primeros cambios importantes en la estructura del sistema de las comunicaciones y transportes en México. En las próximas décadas la red de caminos heredada de la colonia, sobre la que después se introdujeron modernos medios de comunicación, dejaría de ser la única para dar paso a una nueva organización espacial del territorio mexicano.

Mapa 1.7
COMUNICACIONES MARÍTIMAS Y TERRESTRES EN MÉXICO, 1887



FUENTE: Secretaría de Fomento, *Carta telegráfica y ferrocarrilera de la República Mexicana*, México, 1887. Colección Manuel Orozco y Berra, República Mexicana, MMOB, varilla 2, no. 1022.

d) Comunicaciones marítimas y terrestres en 1907

En el año de 1907 es interesante notar el aumento de las redes marítimas y terrestres. En un lapso de veinte años hay una diferencia destacada en el número de ferrocarriles, de telégrafos y de líneas marítimas. Aquí se aprecia claramente una modificación en la estructura tradicional de las comunicaciones y transportes en México.

En primer lugar, los telégrafos alcanzaron a cubrir zonas aún más extensas, como el tendido a lo largo de la costa del Pacífico, comunicando por este medio a los puertos de Chiapas y Oaxaca con los de Acapulco, Manzanillo y San Blas (vía Guadalajara). El Noroeste y Noreste quedaron igualmente ligados por el telégrafo a través de Torreón en el Noreste, y de Durango, Jiménez y Chihuahua hacia Sonora y Sinaloa. También se integró, por primera vez, la península de Baja California al territorio mexicano por un medio distinto al marítimo: la telegrafía sin hilos, que unía Guaymas con Santa Rosalía y Mazatlán con San José del Cabo, de donde se tendió el telégrafo terrestre hasta el puerto de La Paz (mapa 1.8).

En segundo término, aparecieron nuevas zonas que impulsaron un desarrollo regional independiente de la Ciudad de México. Tal sería el caso, por ejemplo, de los puertos de Mazatlán y Guaymas en el Noroeste, o Manzanillo y Colima como centros de importancia en el Occidente de México; o el surgimiento de Torreón y Jiménez en el Norte; o la mayor integración del Sureste al territorio mexicano.

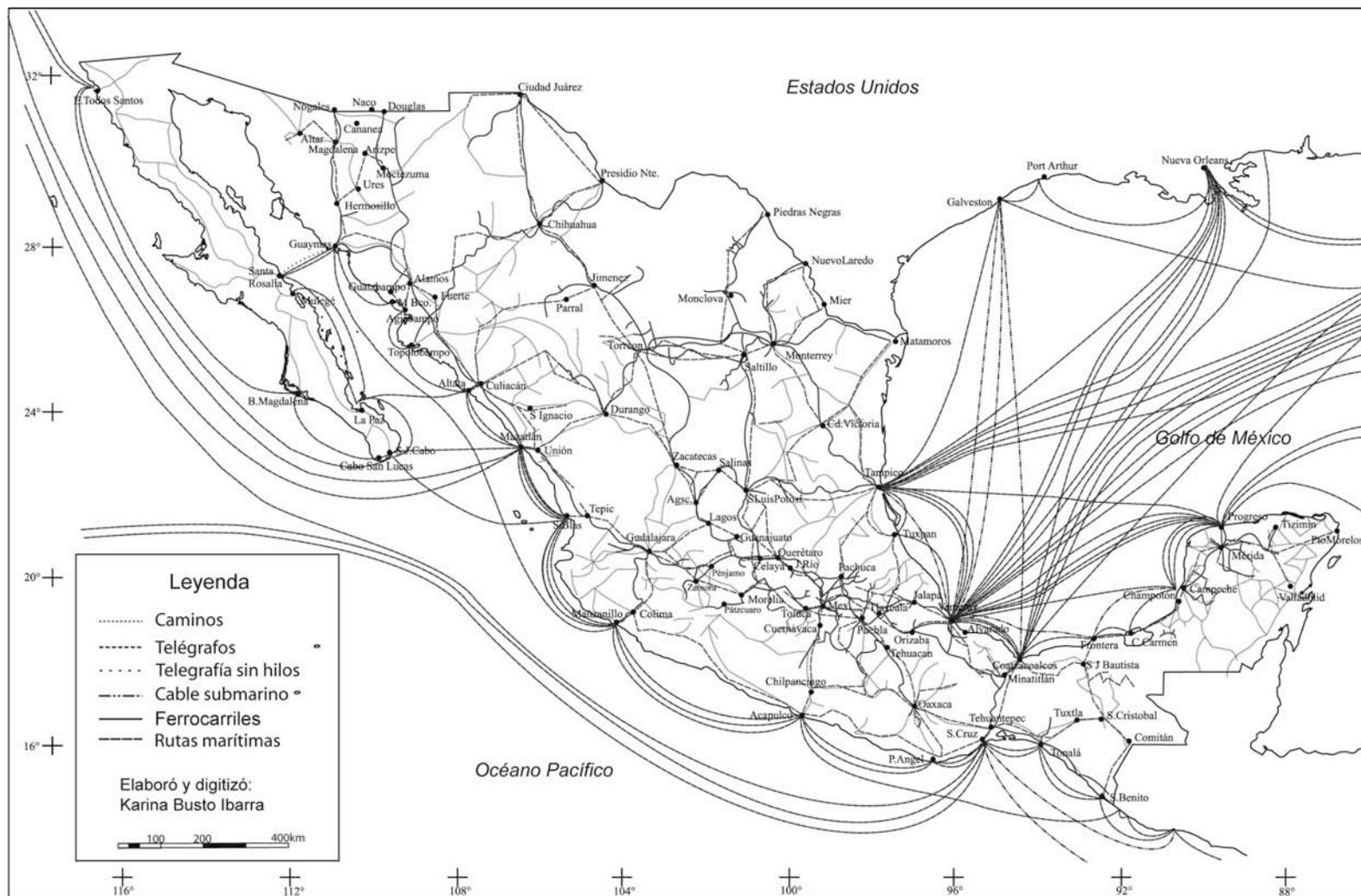
En la estructura de los transportes marítimos vemos cambios destacados. En el Golfo de México, ya no es sólo Veracruz el puerto estrechamente vinculado a puertos europeos, estadounidenses o sudamericanos, en 1907 existía ya una fuerte presencia de Tampico, Tuxpan, Matamoros y Coatzacoalcos involucrados en el comercio internacional. La participación de

estos puertos venía gestándose desde antes, pero en estas fechas entran en evidente competencia con Veracruz.

Por otro lado, el puerto de Progreso adquirió una función preponderante en los intercambios con Centroamérica, particularmente con Cuba y las Antillas. En el Pacífico y Golfo de California, además de los antiguos puertos existentes se observa el surgimiento de Salina Cruz, en comunicación con el lejano Oriente.

El espacio mexicano se encontraba finalmente integrado a través de los distintos medios de comunicación y transporte. En 1907 aún quedaban diversas zonas al margen de la modernización ferroviaria y con un relativo aislamiento del centro del país, como serían los casos de las penínsulas de Yucatán y de Baja California, pero se había formado una nueva estructura de conexiones impulsadas por el cambio tecnológico, la modificación en el tipo de producciones y la subsiguiente apertura de regiones comerciales.

Mapa 1.8
COMUNICACIONES MARÍTIMAS Y TERRESTRES EN MÉXICO, 1907



FUENTE: Carlos Vega Schiafino, *Carta general de vías y comunicaciones de los Estados Unidos Mexicanos*, México, 1907. Colección General, República Mexicana, MMOB, varilla RM5, no. 7550.

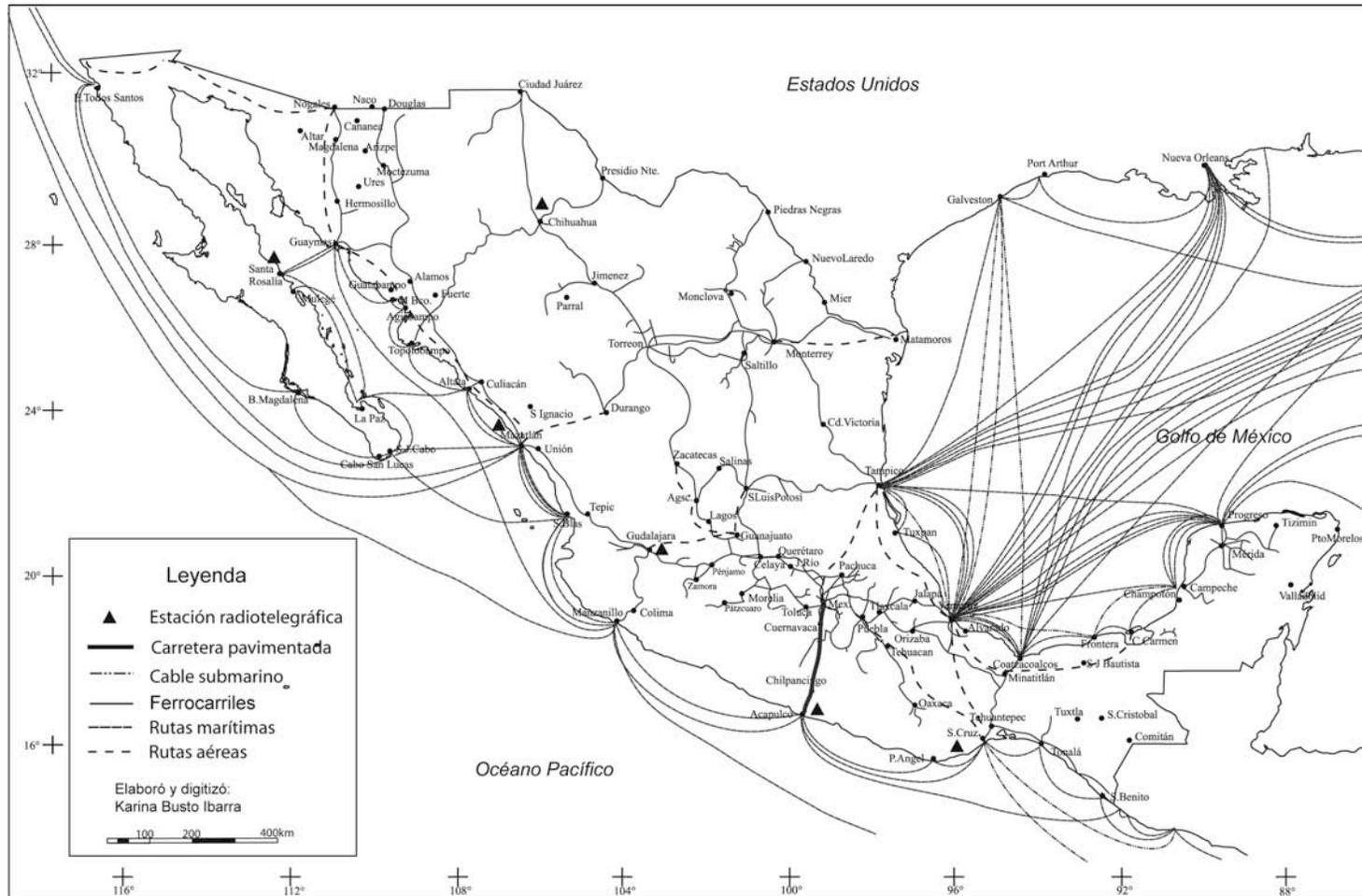
e) Comunicaciones marítimas y terrestres en 1927

Uno de los principales cambios que se aprecian en el año de 1927 es la ampliación de la red ferroviaria, que se extendió al finalizarse la línea Sud Pacífico. El origen de ésta se encontraba Nogales, Sonora y su destino final la ciudad de Guadalajara, que a su vez se conectaba a las líneas que corrían a la Ciudad de México y hacia Colima y Manzanillo en la costa del Pacífico.

Otra de las transformaciones sobresalientes es la construcción del camino carretero entre la Ciudad de México y Acapulco. Desde principios del siglo XX empezó a llegar a México la nueva tecnología del automóvil, por lo que se hizo necesaria la apertura de caminos habilitados para su circulación. El camino que conducía al puerto de Acapulco constituyó el primero que conectó al centro del país con las costas del Pacífico.

La comunicación radiotelegráfica internacional, los modernos faros para la navegación y las rutas aéreas ya cubrían diversos trayectos. Todo esto contribuyó a una transformación considerable en las comunicaciones y transportes a partir de la década 1920. En lo terrestre, con la expansión de caminos carreteros; en lo marítimo, con los cambios en infraestructura portuaria y tipo de embarcaciones para la navegación (mapa 1.9).

Mapa 1.9
COMUNICACIONES MARÍTIMAS Y TERRESTRES EN MÉXICO, 1929



NOTA: No se localizó un mapa de las comunicaciones marítimas y terrestres para el año de 1927. En esta carta de 1929 se aprecia el énfasis en la red ferroviaria, cuyo mayor cambio con respecto a 1907 es la culminación del ferrocarril Sud Pacífico. En este mapa se distinguen las carreteras pavimentadas (México-Acapulco), y destacan las estaciones radiotelegráficas y las rutas aéreas.

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Carta general de comunicaciones de los Estados Unidos Mexicanos*, 1929. Colección General, República Mexicana, MMOB, 1190^a-CGE-7216-A.

CAPÍTULO II

ESPACIOS TRANSITADOS EN EL TERRITORIO MEXICANO Y LA APERTURA DEL PACÍFICO

El análisis de las comunicaciones y la innovación tecnológica en México del capítulo previo constituye un acercamiento a la problemática de la integración del territorio mexicano, a través de la conjunción de medios de comunicación marítimos y terrestres.

Se ha visto cómo nuevas zonas, incluyendo los puertos del Pacífico mexicano se incorporaron al resto del país a través de algunas rutas que se fueron abriendo y consolidando a lo largo del periodo de estudio. Sin embargo, aún es necesario precisar cómo ocurrió la circulación en los derroteros que favorecieron un mayor intercambio de pasajeros y mercancías.

Con este fin, en las siguientes páginas se explora de qué manera el espacio mexicano fue transitado en los años iniciales de la fiebre del oro californiano. A través de las guías e itinerarios de viajeros que recorrieron diversos estados y territorios en el país, se observa que aquéllos utilizaron múltiples rutas como pasos interoceánicos desde la costa del Atlántico a la del Pacífico, para llegar a San Francisco. En este recuento, será posible advertir cómo muchas de las vías analizadas en el capítulo uno eran adecuadas para el tráfico de transeúntes.

1. Rutas marítimas y terrestres hacia el Pacífico a mediados del siglo XIX

Las políticas y adelantos en materia de comunicaciones fomentadas por el gobierno mexicano tuvieron efecto en la costa del Pacífico. Sin embargo el factor de mayor relevancia que desató el desarrollo portuario fue de carácter internacional. Los puertos de esta costa, desde Panamá a San Francisco, empezaron a formar parte de un nuevo circuito de comunicaciones y comercio, dinamizado por el movimiento de pasajeros que generó el descubrimiento de oro en California en 1848.

Los puertos se convirtieron en lugares de convergencia de pasajeros y buques, los primeros buscaban encontrar un espacio en las embarcaciones en tránsito; los segundos se servían de los puertos del Pacífico como fuentes de abastecimiento para continuar la travesía a California. El otro efecto fue la participación en el comercio internacional, puesto que los comerciantes radicados en la zona del Pacífico abastecieron la demanda de insumos en California, como fue el caso de los comerciantes de San Blas, Mazatlán y Acapulco en los años inmediatos a la fiebre del oro (1848 y 1853).

En este sentido, un aspecto particular de los efectos internacionales de la fiebre del oro es la formación de circuitos de comunicación, transporte y comercio que entraron en función en 1848. La apertura inmediata de rutas marítimas y terrestres motivada por la demanda de emigrantes dispuestos a recorrerlas fue un hecho sin precedentes en la historia demográfica decimonónica y, en particular, en la conformación del espacio del Pacífico.

Las rutas de transporte existentes en el territorio mexicano fueron transitadas regularmente, incluso por extranjeros de paso por el país. Es precisamente a partir de los relatos

de viajeros y de las guías para emigrantes publicadas a partir de 1848 que podemos reconstruir los circuitos de comunicación que eran transitados en México a mediados del siglo XIX.¹

En 1849 se reconocían por lo menos ocho que hacían posible el traslado del Atlántico al Pacífico, unas más frecuentes que otras, pero todas ellas recomendadas en las guías de viajeros, que empezaron a proliferar en diversos países. En ellas era frecuente encontrar referencias detalladas sobre la ruta aparentemente más barata, pero también una de las más largas: aquella a través del territorio estadounidense, cuyo costo en 1849, según Joseph Ware, era de 200 dólares. Las otras opciones para el viajero sugeridas por el autor eran por el istmo de Panamá, por el Cabo de Hornos y a través de México-Veracruz, todas ellas con un costo mayor a los 300 dólares.²

Por el bajo precio y la accesibilidad para los habitantes de transportarse por tierra a la costa oeste del país, Ware recomendaba la larga ruta transcontinental que, a pesar de requerir 4 a 6 meses para completarse (se trataba de más de 4,828 kilómetros), podía realizarse siguiendo los caminos por el norte o por el sur del territorio estadounidense, haciendo escalas en lugares estratégicos donde los viajeros podían abastecerse de insumos para seguir el trayecto.³

En unas cuantas páginas al final de su libro, Joseph Ware proporcionaba algunos datos sobre la ruta de Panamá, a la cual consideraba inapropiada para el emigrante acompañado de su familia; además le parecía poco atractiva por el caluroso clima y por la carencia de facilidades de hospedaje para el viajero. No obstante el visible rechazo a esta ruta, Ware especificaba el

¹ Las guías daban cuenta de las rutas posibles para llegar a California; mientras que los pasajeros que siguieron dichas rutas dejaron un testimonio en forma de diario o correspondencia dirigida a familiares. En el siglo XIX este tipo de publicaciones se volvieron muy populares y con frecuencia circulaban en periódicos o revistas al alcance del público.

² Ware, *Emigrants'*, 1932, p. 1-8.

³ Los emigrantes utilizaban este tipo de guías, en la mayoría de los casos eficaces, pues daban al viajero una idea de los recorridos, tiempos y lugares de escala, así como información de qué alimentos, vestido, transporte eran necesarios. Véase, por ejemplo, el diario de Sarah Royce. Gabriel (ed.), *Frontier*, 1977.

tipo de provisiones que se debían llevar, así como los puntos de acceso por mar, río y tierra para cruzar al Pacífico (vía Chagres–Cruces–Gorgona–Panamá).⁴

En otro texto de 1849 publicado en Londres por G.A. Thompson, se describían las rutas por mar y tierra para llegar al Pacífico y California.⁵ Dichas rutas se basaban en los puertos donde hacían escala los vapores de la *Royal Steam Packet Company*, y la guía se dirigía a personas que viajaran desde Inglaterra a California. Thompson mencionaba ocho derroteros posibles: Cabo de Hornos, Panamá, Nicaragua, Guatemala, Tehuantepec, México, Santa Fe y, finalmente, Missouri⁶ (mapa 2.1).

Es interesante notar que ninguno de los derroteros recomendados en este texto pasaba por Nueva York o por ningún otro puerto estadounidense del norte de la costa atlántica. En cambio, se muestran las rutas vía Cuba o las Antillas, desde donde se desplazaban por cualquiera de los pasos ístmicos hacia el Pacífico; o bien, partiendo de Nueva Orleans, cruzando por tierra todo el territorio de Estados Unidos, por la ruta de Santa Fe o por Missouri.

La vía tradicional desde Europa o de la costa atlántica de Estados Unidos al Pacífico era la del Cabo de Hornos, que podía demorar hasta seis meses en completarse. La guía de Thompson informaba que, una vez en el Pacífico, las embarcaciones anclaban en Valparaíso, desde donde los pasajeros podían trasladarse a California en veleros costeros, o en vapores de la *Compañía de Navegación del Pacífico* hasta Panamá, y desde este punto en vapores estadounidenses con destino a San Francisco.⁷

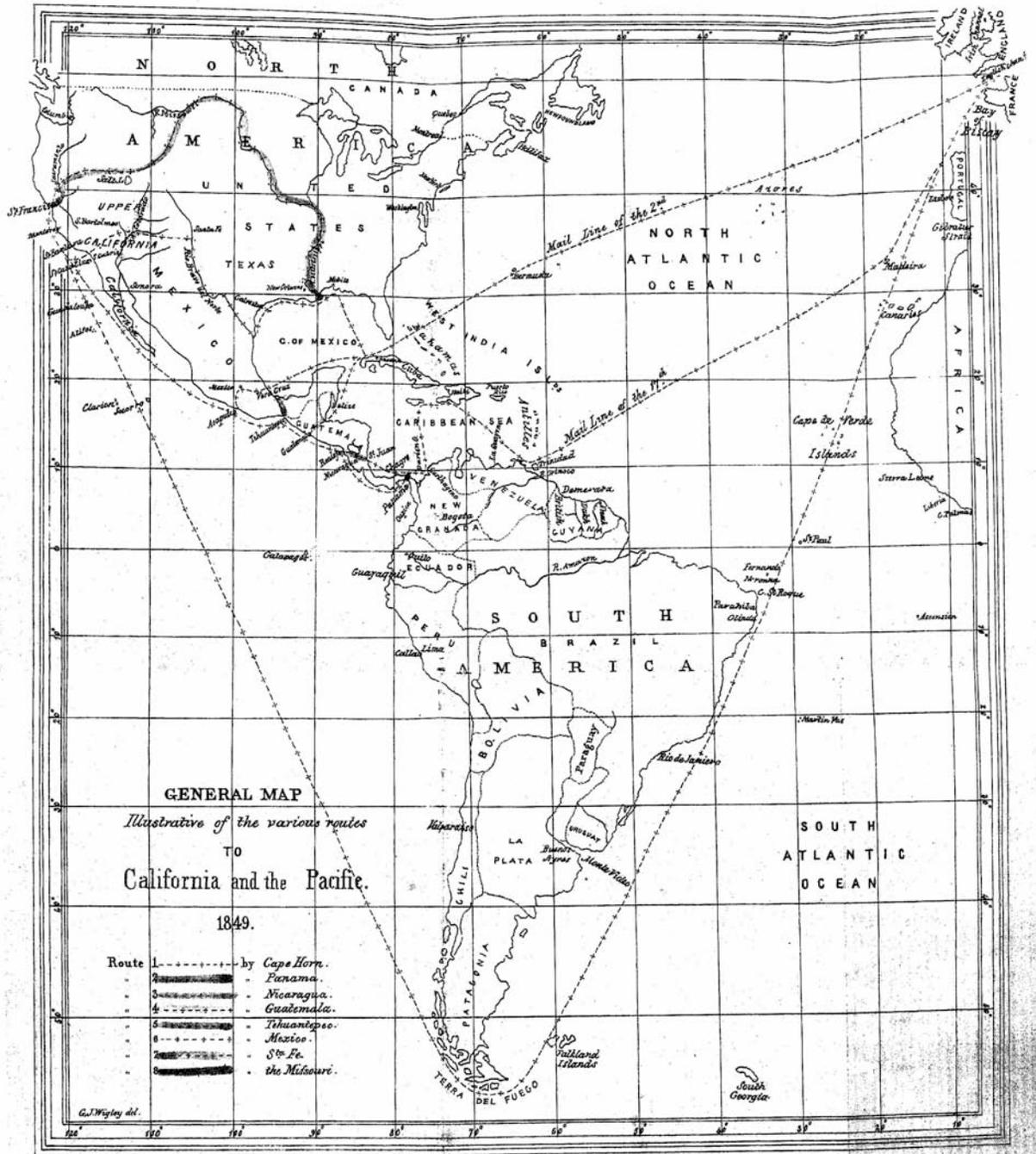
⁴ Ware, *Emigrants'*, 1932 [1849], p. 48-57.

⁵ Thompson era el antiguo secretario de la embajada británica en México y comisionado para escribir sobre América Central. Thompson, *Hand Book*, 1849.

⁶ *Ibid.*, p. 4-5.

⁷ *Ibid.*, p. 9.

Mapa 2.1
 RUTAS A CALIFORNIA EN 1849



FUENTE: Thompson, *Hand Book*, 1849.

La segunda ruta, la de Panamá, era cubierta por las embarcaciones de la Compañía *Royal Mail Steam Packet*, cuyos vapores salían de Southampton una vez al mes con destino a Chagres, recorriendo un total de 7,493 kilómetros en un periodo de 31 a 35 días.⁸ De este punto los pasajeros podían trasladarse por el río hasta llegar a Cruces y de este punto en mulas al puerto de Panamá, en el océano Pacífico.

En total, estos dos trayectos ístmicos eran de 80 kilómetros que se recorrían en unas 48 horas. Una vez en la costa del Pacífico, los pasajeros podían embarcarse en vapores o veleros para completar los 5,472 kilómetros restantes de Panamá a San Francisco. Una persona proveniente de Londres emplearía 50 días en llegar a California si se transportaba en vapores, y hasta 100 días si lo hacía en veleros.⁹ Los inconvenientes del istmo de Panamá eran los mosquitos, los cocodrilos y la insalubridad del lugar, pero el camino Chagres-Cruces-Panamá tenía la ventaja de que podía transitarse durante todo el año, aún en época de lluvias.

La tercera ruta era aquella por San Juan de Nicaragua. La mayor ventaja de esta vía era que contaba con un puerto de gran calidad en la costa del Pacífico, Realejo. El pasaje de Southampton en los barcos de la *West India Mail Company* al puerto de San Juan tenía un costo de 50 libras. Thompson explicaba en su guía que entre San Juan y el pueblo de Granada, en el lago Nicaragua, existía una línea de navegación (la *Nicaragua Line*) que en barcas transportaban mercancías y pasajeros en 8 o 10 días. Desde Granada, era necesario continuar el trayecto por tierra hasta llegar a Realejo, cuya comunicación con Acapulco y Panamá era frecuente; la distancia restante a San Francisco podía recorrerse en 18 días por embarcaciones de vapor.¹⁰

⁸ El costo de este pasaje era de 45 libras. *Ibid.*, p. 10.

⁹ *Ibid.*, p. 11-17. En la guía de Thompson en este apartado se describen con detalle los lugares por donde pasan los transeúntes, así como diversas recomendaciones al viajero.

¹⁰ *Ibid.*, p. 25-30.

La cuarta opción para el viajero la constituía la ruta de Belice–Izabal–Guatemala–Sonsonate, utilizada sólo ocasionalmente. Los vapores de la *West India Mail Company* salían de Southampton una vez al mes con destino a Belice, cuyo pasaje tenía un costo de 45 libras. El viaje de Belice a Izabal tenía una duración de 8 a 10 días en embarcaciones costeras; de Izabal a Guatemala el recorrido se hacía en otros 8 o 10 días y de este punto a Sonsonate se recorrían alrededor de 40 leguas. Acajutla, el puerto de Sonsonate en el Pacífico, era una bahía abierta, frecuentada por embarcaciones con destino a Acapulco, de tal forma que los 4,828 kilómetros restantes de Acajutla a San Francisco, podían recorrerse en barcos costeros.¹¹

La siguiente posibilidad para llegar al Pacífico era la ruta de Tehuantepec. La mejor forma de aproximarse a la boca del río Coatzacoalcos procedente de Europa era embarcarse en Southampton en un vapor con destino a Veracruz, de ahí era posible transferirse a barcos costeros y barcas de río hasta el Embarcadero de la Cruz. Desde este punto había que recorrer un camino para llegar a Tehuantepec, de donde se conseguía navegar en barcos costeros rumbo a San Francisco.¹²

La sexta ruta promovida en la guía de Thompson era a través de Veracruz, México y Acapulco; ésta tenía la ventaja de contar con magníficos puertos en ambos océanos. Para llegar a Veracruz desde Inglaterra el viajero se podía embarcar en Southampton en uno de los vapores de la *West India Mail*, pagando un pasaje de 45 libras. Al llegar a Veracruz era necesario hacer un recorrido en mula hasta la ciudad de México y de ahí hasta el puerto de Acapulco. Se recomendaba que en el trayecto terrestre se avanzaran de 32 a 48 kilómetros diarios. En

¹¹ *Ibid.*, p. 31-36.

¹² *Ibid.*, p. 37-40.

Acapulco sería posible encontrar en abundancia diversos barcos costeros y vapores con destino a San Francisco, localizado a 3,219 kilómetros de distancia.¹³

La séptima vía propuesta por Thompson era aquella que cruzaba el territorio de Estados Unidos por el sur, recorrido con una duración de tres meses. Los viajeros procedentes de Inglaterra debían desembarcar en Galveston, desde donde barcos costeros hacían la travesía hasta la boca del Río Grande del Norte y de ahí se desplazaban a Santa Fe, en donde se podían procurar mulas y continuar la travesía hasta el sur de California, y luego dirigirse a San Francisco por tierra o por mar, en embarcaciones costeras que debían recorrer 644 kilómetros.¹⁴

La octava y última ruta recomendada a viajeros europeos en la guía de Thompson era aquella por Missouri y las Montañas Rocosas, la más común entre los habitantes de Estados Unidos, con una duración de tres meses a partir de Missouri. Para hacer este recorrido el viajero procedente de Europa debía embarcarse con destino a Nueva York, Boston o Filadelfia, desde donde era necesario trasladarse a Ohio y de ahí en vapores de río a Independencia o St. Joseph. Otra forma de llegar a este punto era de Nueva Orleans, por los ríos Misisipi y Missouri. A partir de Independencia empezaba el recorrido por las montañas y el desierto, pasando por Salt Lake y luego al valle de Sacramento en California. De Independencia a San Francisco la distancia era de 3,685 kilómetros.¹⁵

De todas estas rutas, sin embargo, tres fueron las más conocidas y frecuentes: la tradicional por el Cabo de Hornos; la que cruzaba el territorio de Estados Unidos, de este a oeste, pasando por las planicies, el desierto y las montañas; y la del istmo de Panamá, la más corta de todas. Estos tres trayectos, a partir de 1848, se definirían como las vías de

¹³ *Ibid.*, p. 41-58.

¹⁴ *Ibid.*, p. 59-62.

¹⁵ *Ibid.*, p. 63-67.

comunicación predominantes en el continente americano, en competencia por el control de los flujos mercantiles entre los océanos Atlántico y Pacífico.

2. Viajeros en tránsito por territorio mexicano durante la fiebre del oro californiano

Hacia 1848, fecha del descubrimiento del oro en California, México era un territorio en proceso de integración. Como se vio en el capítulo uno, el país contaba con un sistema de transportes heredado fundamentalmente de la época colonial, y apenas se vislumbraban los beneficios que se podían obtener si se introducían las diligencias, el telégrafo, los ferrocarriles y los vapores que para entonces empezaban a tener éxito en otros países.

No obstante, los caminos se transitaban, quizá con mayor frecuencia de lo que hasta ahora se ha documentado. Ejemplo de ello son los viajeros con destino a California, que encontraban en México por lo menos diez rutas a través de las cuales podían desplazarse del Atlántico al Pacífico, haciendo un uso complementario de caminos y puertos.

Uno de los motivos para que se eligieran las rutas por el territorio mexicano era la idea de que era posible transportarse con mayor rapidez a la región del oro. Se sabía que si una persona viajaba por México, llegaría a su destino en menos de cinco meses sin tener que esperar un clima favorable para seguir el camino, como era el caso del recorrido por las montañas de Estados Unidos. Otro motivo era que se sabía que era posible encontrar caminos transitables que algunos de sus contemporáneos habían conocido durante la guerra con México. También existieron quienes siguieron estos trayectos por simple aventura.¹⁶ Incluso se consideraba que el paso por territorio mexicano era más barato, pues el costo de Camargo a

¹⁶ Sobre las rutas mexicanas a California, véase Etter, "California", 1993.

Mazatlán en mula y de ahí en barco a San Francisco, podía ser en total de 125 dólares,¹⁷ lo cual sería sumamente atractivo para el viajero, si se considera que la ruta de Panamá podía llegar a costar hasta 300 o 400 dólares.

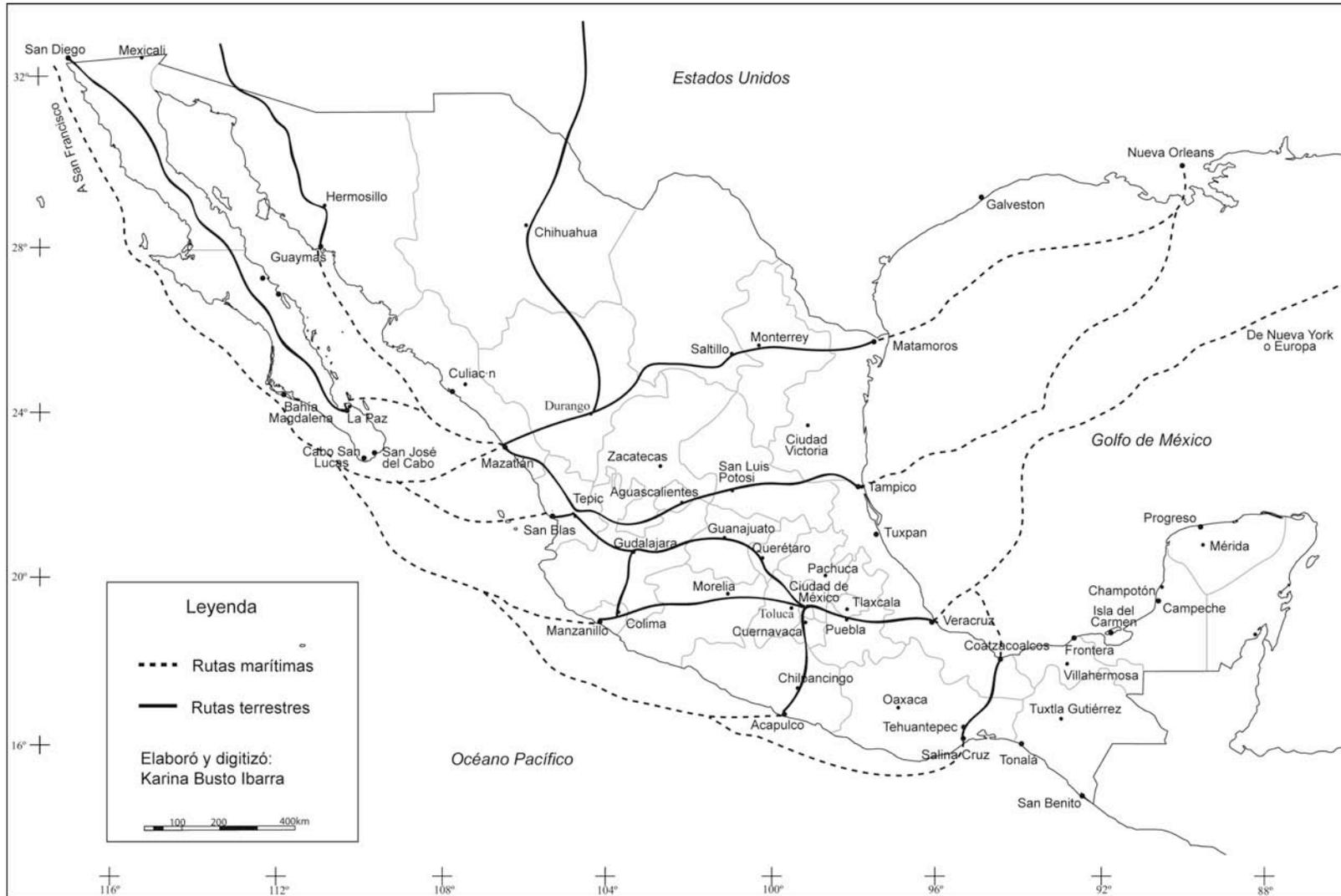
Cualquiera que haya sido la razón para que personas se desplazaran a México para seguir su recorrido a California, debemos destacar que estas rutas generalmente no eran recomendadas en las guías para viajeros, a excepción del camino Veracruz–Acapulco y el istmo de Tehuantepec. Los estadounidenses sabían que siguiendo los antiguos derroteros militares utilizados por Winfield Scott y de Zachary Taylor durante la guerra entre México y Estados Unidos era factible trasladarse del Atlántico al Pacífico. Además, era común que los veteranos de guerra en el norte o sur del país se unieran a expediciones con destino a California, sirviendo así de guías en tierras para otros desconocidas.¹⁸

En México, otros caminos hacían posible la comunicación interoceánica: de los puertos de Veracruz, Tampico y Matamoros en el Golfo de México, a los de Manzanillo, San Blas, Mazatlán o Guaymas en el Pacífico; o por medio de itinerarios en el norte del país enlazados a la red caminera del sur de Estados Unidos, en cuyo caso la salida más cercana en el Pacífico era vía Mazatlán y Guaymas (mapa 2.2).

¹⁷ “The Routes to California from the North American,” *National Era* III, February 1849.

¹⁸ Bieber, “Southwestern”, 1925; Martin, “California”, 1925.

Mapa 2.2
 RUTAS A CALIFORNIA A TRAVÉS DEL TERRITORIO MEXICANO, 1849



FUENTE: Diversos relatos y guías de viajeros mencionados en este capítulo.

Aunque el asunto del istmo de Tehuantepec estuvo en la mesa de discusión política nacional y en las negociaciones diplomáticas con Estados Unidos durante buena parte del siglo XIX,¹⁹ son sumamente escasos los datos existentes para corroborar que en la práctica esta ruta fuera transitada por pasajeros con destino a California. El 14 de marzo de 1850 el periódico *Alta California*, de San Francisco, anunciaba: “El *Gold Hunter* sale mañana con destino a Tehuantepec, con la intención de abrir la nueva ruta a Estados Unidos. La distancia a recorrer a través del istmo de Tehuantepec es de 177 kilómetros a Minatitlán, donde los pasajeros embarcarán en el *Alabama* con destino a Nueva Orleáns.”²⁰

Asimismo, con motivo de la apertura de la ruta por Tehuantepec, el *New Orleans Picayune* advertía que Tehuantepec acortaba la distancia a San Francisco por más de 3,215 kilómetros, a un menor costo (50, 45 y 35 dólares); y aseguraba que este trayecto podía recorrerse en 24 horas y bajo sanas condiciones, con suficientes mulas, caballos y provisiones disponibles.²¹

Existe noticia de que el 10 de diciembre de 1850 salió de Nueva Orleáns el vapor *Alabama* con destino al río Coatzacoalcos y el istmo de Tehuantepec. A bordo iba un equipo de 53 personas, bajo el mando del comandante Barnard, del cuerpo de ingenieros de Estados Unidos, cuya misión era realizar un levantamiento topográfico del istmo. Se trataba, según se anunció, de una expedición pionera que se consideraba un paso importante para la construcción de un ferrocarril; aparte de la comisión, se embarcaron en el *Alabama* 29 pasajeros.²²

¹⁹ Véanse los trabajos recientes de Ana Rosa Suárez Argüello y Patricia Galeana, donde proporcionan una extensa bibliografía sobre los proyectos del istmo de Tehuantepec. Argüello, “Nueva Orleans”, 2006; Galeana, *Tratado*, 2006.

²⁰ Citado en Folkman, *Nicaragua*, 1972. Folkman menciona que los dueños del *Gold Hunter* pretendían poner a prueba la respuesta del público ante la nueva ruta, ya que el *Alabama* realizó su primer viaje de Nueva Orleáns hasta el 5 de diciembre de 1850.

²¹ *Ibid.*

²² *The Daily Picayune*, December 11, 1850, <<http://www.pt5dome.com/timespic1850.html>>. [Consulta: 15 de febrero de 2007].

Los registros de viajeros que utilizaron esta vía son escasos, pero ello no significa que no haya sido una ruta transitada. En 1857 Herr Hermesdorf visitó el istmo de Tehuantepec, mismo que recorrió de La Ventosa (cerca de Salina Cruz) a Minatitlán. En su informe sobre el istmo describe las características de los poblados, así como las principales actividades productivas y los intercambios entre sus habitantes, todo lo cual sugiere que se trataba de una zona dinámica.²³

Otro caso fue el de Charles Étienne Brasseur de Bourbourg, quien llegó a Minatitlán en 1859 procedente de Nueva Orleans, cruzó el río Coatzacoalcos y llegó a La Ventosa. Brasseur viajó después por Chiapas y Guatemala, y escribió sus observaciones sobre aquellos sitios.²⁴

Pese a la posibilidad de tránsito por el istmo de Tehuantepec, el camino de Veracruz a Acapulco fue transitado con mayor frecuencia. Personas de distinta procedencia siguieron este trayecto rumbo a California en los años de la fiebre del oro. Un viajero procedente de Panamá en el vapor *Oregon*, en su paso por Acapulco el 31 de mayo de 1849, observó que en la bahía se encontraban diversos veleros llenos de pasajeros con destino a la región del oro, y se percató de que 15 o 20 estadounidenses que se habían trasladado de Veracruz a Acapulco buscaron un lugar en el *Oregon*, pero éste no los pudo embarcar pues ya iba a su máxima ocupación.²⁵

En 1850 el *Siglo XIX*, informaba que en el camino de México a Acapulco había “cosa de ciento cincuenta personas, contándose entre ellas algunas familias mexicanas.”²⁶ Y a pesar de que se reconocía que era un número reducido, se consideraba que ese movimiento beneficiaba a las pequeñas poblaciones del estado de Guerrero; en particular a Acapulco, donde

²³ Hermesdorf, “Isthmus”, 1862.

²⁴ Iturriaga, *Anedotario*, 1988, p. 183-187.

²⁵ Kemble (ed.), *California*, 1966, p. 22. Osburn refiere que en San Diego escucharon que un grupo grande de estadounidenses había llegado a pie procedente de Veracruz, p.25; el mismo Osburn recorrió el camino de Acapulco a Veracruz en 1851, después de haber pasado un tiempo en California y en algunas islas del Pacífico, pp. 177-188.

²⁶ *El Siglo XIX*, martes 18 de junio de 1850.

la escala de barcos provenientes de Panamá reactivaba el comercio y otras actividades de servicios para los viajeros.

Por otra parte, el derrotero de Veracruz a Acapulco fue considerado para establecer una línea de correos que conectara a Nueva Orleans con San Francisco. En 1853 Albert C. Ramsey y Edgard H. Carmick, en representación de la empresa *Mexican Ocean Mail and Inland Company* firmaron un contrato con el gobierno estadounidense para que ésta se hiciera cargo de la correspondencia de su país a través de Veracruz–Acapulco. La compañía aseguraba que ésta era la mejor ruta para conectar el Atlántico, California y Asia; prueba de ello era que Humboldt lo había llamado “el camino asiático” por la función que cumplió durante la dominación española. Una de las responsabilidades de la empresa era coordinar con las compañías navieras la llegada y salida de correspondencia en el Atlántico y en el Pacífico para hacer llegar el correo con tiempo, considerando que la ruta por tierra, de Veracruz a Acapulco, demoraba entre 16 y 20 días.²⁷

Los itinerarios de Veracruz a los puertos de San Blas o Mazatlán también fueron utilizados en los años de la fiebre del oro. En 1849 se formó en Nueva York una compañía²⁸ de 200 hombres cuyo plan era seguir la ruta militar que el general Winfield Scott había transitado recientemente durante la guerra con México. De estas 200 personas, unas cincuenta regresaron a su lugar de origen luego de averiguar en Veracruz los peligros a los que se enfrentarían en su intento por cruzar el territorio mexicano.

En su camino al Pacífico, aquella compañía al frente de A. C. Ferris, transitó a través de Jalapa, México, Celaya, Guadalajara y Tepic. Los viajeros avanzaban a una velocidad de 20

²⁷ *Mexican Ocean and Inland Company*, 1853, The Huntington Library (HL), Rare Books Collection, no. 261902.

²⁸ La formación de “compañías” era frecuente entre los emigrantes que viajaban por tierra. Se formaban grupos de varias personas para unir esfuerzos y recabar recursos económicos; entre los integrantes elegían a un capitán que se encargaba de administrar los recursos necesarios para el viaje.

leguas diarias a caballo y con mulas de carga, aunque posiblemente algunos marchaban a pie. Esperaban encontrar alimentos y agua a lo largo del camino y armaban sus campamentos en las distintas ciudades y pueblos, donde en muchas ocasiones no fueron bien recibidos, pues la presencia yanqui durante la guerra había generado un clima de desconfianza y esto lo vivieron aquellos viajeros.²⁹

La mayor parte del grupo (120 personas), luego de pasar por infinidad de peripecias y aventuras durante dos meses, logró llegar hasta San Blas, donde consiguió embarcarse en el bergantín *Cayuga*, de 200 toneladas, con destino a San Francisco. El arreglo con el capitán del barco fue que los propios pasajeros llevarían sus provisiones y pagarían, además de sus pasajes (\$80 por persona), una cuota por espacio para sus enseres (\$30 cada uno).

El *Cayuga* entró a San Francisco el 14 de mayo de 1849,³⁰ dando por terminado el viaje que había iniciado en Nueva York el 31 de enero del mismo año. A. C. Ferris y sus compañeros emplearon un total de 114 días para llegar a su destino; de estos, 24 días requirió el trayecto de Nueva York a Veracruz, 60 el de Veracruz a San Blas, y 30 el de San Blas a San Francisco.³¹

Por otro lado, los caminos del norte de México también jugaron un papel destacado en el movimiento migratorio hacia California. Existieron derroteros bien conocidos y divulgados en los estados del suroeste de Estados Unidos, como en Texas, Arkansas y Missouri, donde la prensa local promovía el paso por sus respectivos poblados, argumentando que se trataba de

²⁹ Ferris, "California", 1891.

³⁰ Este dato coincide con el registro de las embarcaciones que entraron a San Francisco en 1849. "Boats", 1924, p. 37.

³¹ No todos los viajeros que inicialmente partieron con Ferris lograron llegar al mismo tiempo a San Francisco. El grupo se había dividido en tres partidas, siendo la del propio Ferris la que llegó en el menor tiempo; la otra partida había seguido por tierra el camino de San Blas a Mazatlán, desde donde se embarcaron en una pequeña goleta con destino a California; finalmente, otra parte del grupo original debió cruzar desde Veracruz hasta San Francisco por tierra. El tiempo de recorrido de estos dos grupos fue mayor a seis meses.

una opción rápida y segura para llegar a California.³² De estos tres estados, los viajeros que se aventuraron por Texas fueron quienes generalmente pasaron por el lado mexicano de la frontera.

Los emigrantes provenientes de Brownsville, Corpus Christi y San Antonio, siguieron un camino por territorio mexicano después de cruzar el Río Grande, a través de Mier-Monterrey-Salttillo hasta llegar a Parras, de este punto se podían seguir tres rutas distintas. La primera y la más popular era aquella de Durango a Mazatlán. La segunda de Parral a Chihuahua, Janos, paso de Guadalupe, y de ahí al camino del Río Grande (Cooke's Wagon) hasta el puerto de San Diego. La tercera, de Parras a Altar y de este lugar a los pueblos Pima, siguiendo el camino por el río Gila hasta llegar a San Diego. Todos estos trayectos podían requerir entre tres y seis meses para completarse.³³

Algunos de aquellos caminos que conectaban el territorio estadounidense hacia el oeste o el sur habían sido trazados en la década de 1840 como producto de comisiones exploradoras o expediciones militares en el contexto de la guerra entre México y Estados Unidos.³⁴ Ejemplo de ello son las campañas de John C. Fremont a California en 1842, 1844 y 1845; William Emory y Stephen Watts Kearny en 1846, quienes siguieron la ruta por el río Gila hasta San Diego y Los Ángeles. Por su parte, Zachary Taylor ocupó el puesto militar de Corpus Christi desde 1845 y en 1846 se desplazó a Matamoros, Fort Brown, Mier y más tarde su ejército ocupó las ciudades de Monterrey y Saltillo. Finalmente, Winfield Scott, acompañado de su ejército, ocupó la ciudad de Veracruz en marzo de 1847 y más adelante se trasladaron a la ciudad de México a

³² Los gobiernos de estos tres estados consideraron que les convenía promover la ruta por el Suroeste de Estados Unidos y con ello participar en la carretera comercial del Atlántico al Pacífico. Bieber, "Southwestern", 1925.

³³ Véase Bieber, "Southwestern", 1925, p. 351-352. El autor menciona que los principales obstáculos al seguir estos caminos eran el calor excesivo, la falta de agua y el transporte marítimo inadecuado en Mazatlán.

³⁴ Los caminos hacia el oeste del territorio de los Estados Unidos estuvo a cargo del ejército. En 1830 se organizó el cuerpo de ingenieros topógrafos (Corps of Topographical Engineers) para realizar expediciones al oeste. Vance, *Capturing*, 1986, p.346

través de Jalapa y Puebla.³⁵ De esta manera, la zona del sur de Estados Unidos y norte de México era conocida pero esporádicamente transitada.

A pesar de que la travesía de Matamoros a la costa del Pacífico era larga y presentaba el peligro de enfrentarse con tribus indígenas, parece ser que los mayores obstáculos eran el excesivo calor, la escasez ocasional de agua y las inadecuadas facilidades para el transporte marítimo en los puertos mexicanos. Por lo demás, a la gente se le permitía viajar con armas para ser utilizadas en defensa propia; generalmente los viajeros eran hombres, quienes empleaban mulas como principal medio de transporte, las cuales se compraban o intercambiaban en los diferentes pueblos o ciudades a lo largo del trayecto.³⁶

Por otra parte, el viaje de Tampico a la costa del Pacífico vía San Luis Potosí-Aguascalientes y después a San Blas o Mazatlán era más corto que cruzar por otras zonas más al sur del país, pues su distancia se calculaba en unos 724 y 885 kilómetros a San Blas y Mazatlán, respectivamente. Este derrotero también era peligroso debido a las incursiones de grupos de apaches o comanches que podían ocurrir a lo largo del recorrido. En 1849 se recomendaba a quienes siguieran alguna ruta por el norte de México que viajaran bien armados y estuvieran entrenados en el “arte de la guerra”.³⁷

Un caso concreto de un viajero que se trasladó por el territorio del norte de México fue el de Samuel McNeil, un zapatero de Lancaster, Ohio que el 7 de febrero de 1849 se unió a una

³⁵ Adrian Traas ha analizado el papel de los ingenieros topógrafos en el Suroeste de Estados Unidos en los años previos y durante la guerra de 1846-1848. Durante las campañas militares eran necesarios los levantamientos topográficos para el reconocimiento del terreno y la elaboración de mapas para su uso en la guerra; también era indispensable abrir caminos e informar sobre la geografía del lugar. Este conocimiento geográfico sirvió de apoyo a la expansión al oeste en los siguientes años. Mediante los ingenieros militares, el gobierno de Estados Unidos tuvo un mejor conocimiento de su país (y de México también). Traas, *Golden*, 1993.

³⁶ Bieber, “Southwestern”, 1925, p. 352.

³⁷ “The Routes to California from the North American”, *National Era* III, February 1849.

compañía para ir a California.³⁸ El grupo de viajeros se trasladó primero al puerto de Nueva Orleans, desde donde pretendía embarcarse a Chagres, Panamá, pero debido a problemas con el barco regresaron a Nueva Orleans, donde el único vapor disponible se dirigía a Brazos, Texas. De ahí, el 30 de febrero, se dirigieron a Reynosa y llegaron a Monterrey el 10 de abril. De Monterrey partieron a Saltillo, a Parras, Durango y finalmente arribaron a Mazatlán a fines del mes de abril.³⁹

El recorrido de Durango a Mazatlán, con una duración de varios días,⁴⁰ se hacía por un camino angosto para mulas y pasaba por las montañas, desde cuyo punto más alto se podía ver el Pacífico. Al llegar a Mazatlán McNeil y compañía encontraron dos embarcaciones con destino a San Francisco: un bergantín francés y una goleta danesa. McNeil salió de Mazatlán el 10 de mayo en la goleta danesa “Joanna Analuffa”, comandada por un capitán alemán y con 200 pasajeros a bordo.⁴¹ La duración del trayecto de Monterrey a Mazatlán por el norte de México fue de aproximadamente un mes, más 20 días de travesía en barco en el océano Pacífico. En total McNeil empleó casi cuatro meses para llegar a San Francisco, donde desembarcó el 30 de mayo de 1849.⁴²

El viaje de McNeil no fue un caso aislado en el éxodo a California utilizando vías interoceánicas alternas. Ralph Bieber ha calculado que unas 9,000 personas atravesaron los

³⁸ La compañía a la cual se unió McNeil se conformaba por el hijo del Secretario del Interior, un oficial de policía, un abogado del Estado, otro abogado, un agricultor, un comerciante, un farmacéuta, un alfarero, y otras cuatro personas, cuya profesión no especifica. McNeil, *Mcneil's*, 1850.

³⁹ *Ibid*, p. 3-19.

⁴⁰ A pesar de que McNeil no especifica en cuántos días recorrió el trayecto de Durango a Mazatlán, sabemos que otros viajeros lo hicieron en un tiempo de 8 a 10 días. Thomas Eastland, por ejemplo, salió de Durango el 6 de noviembre de 1849 y llegó a Mazatlán el día 15. Eastland consideraba este camino como el “peor del continente”. “California”, 1939, p. 240.

⁴¹ McNeil, *Mcneil's*, 1850, p. 19. El precio que McNeil pagó por este pasaje fue de \$75. En el registro de las embarcaciones que llegaron a San Francisco entre marzo y diciembre de 1849 encontramos que en septiembre 1 entró la goleta danesa “Johanna O’Laffa”, procedente de Mazatlán, después de 32 días de recorrido. Aunque esta fecha no coincide con la proporcionada por McNeil, es interesante notar que aquella embarcación llegó a San Francisco procedente de aquel puerto mexicano. Véase “Boats”, 1924, p. 41.

⁴² McNeil pasó unos cuantos meses trabajando en las minas de California y salió de San Francisco, vía Panamá, el 20 de agosto de 1849 con destino final Lancaster, Ohio, a donde llegó el 12 de octubre.

caminos del Suroeste de Estados Unidos y, en última instancia, esas veredas se convirtieron después en la base a partir de la cuál se realizaría la construcción de ferrocarriles en aquella zona.⁴³ Aunque desconocemos con exactitud cuáles caminos fueron transitados por el mayor número de gente, sabemos que los puertos de Guaymas y Mazatlán formaban parte de aquellos senderos directamente conectados al espacio estadounidense.

Por lo anterior, no es casual que unos años más tarde, en el tratado McLane-Ocampo de 1859 se incorporara el camino Matamoros–Mazatlán en una de sus cláusulas. En el artículo VII México cedía a los Estados Unidos “el derecho de vía o tránsito por el territorio de la República Mexicana, desde las ciudades de Camargo y Matamoros u otro punto conveniente del Río Grande en el Estado de Tamaulipas, por vía de Monterrey, hasta el puerto de Mazatlán a la entrada del Golfo de California, Estado de Sinaloa.”⁴⁴

A pesar de que el tratado no entró en vigor es significativo que se incluyera esta vía de Matamoros a Mazatlán como paso interoceánico, pues es probable que hacia 1859 se siguieran recorriendo aquellos caminos que unían al territorio del norte mexicano transversalmente. Por otra parte, además de la cesión de derechos sobre aquella ruta, en el artículo VI del tratado se concedía libre paso de tropas, pertrechos y municiones de guerra estadounidenses por el istmo de Tehuantepec y por el camino de Guaymas, en el Golfo de California, a Nogales o a otro punto de la frontera norte.⁴⁵

La trascendencia de las disposiciones de tránsito en el tratado es que para entonces se habían detectado oficialmente otras dos rutas interoceánicas en el norte del país, cuya importancia en las comunicaciones entre las costas este y oeste del territorio estadounidense era

⁴³ Bieber, “Southwestern”, 1925, p. 375.

⁴⁴ Tratado de Tránsito y Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, fechado el 14 de diciembre de 1859, en Veracruz. Reproducido en Galeana, *Tratado*, 2006, p. 373-382.

⁴⁵ *Ibid.* Véase también el mapa 6 de este libro, donde la autora traza los pasos comprometidos en el Tratado, p. 245.

reconocida. Sin embargo, esto sólo es válido para el periodo anterior a la construcción del ferrocarril transcontinental estadounidense que a fines de la década de 1860 vino a modificar los patrones de las rutas de comunicación y comercio. Al interior de México se experimentó también un cambio en la década de los ochenta, cuando se terminó la construcción del ferrocarril de la ciudad de México a la frontera norte.

Volviendo a la fiebre del oro, en aquéllos años existían dos opciones para trasladarse de Guaymas a la Alta California: una de ellas era por mar, a través de los veleros y vapores que salían del puerto y navegaban por el Golfo de California y el Pacífico; la otra, por tierra siguiendo el camino hacia el norte. Sin embargo, la vía terrestre no siempre partía desde Guaymas, sino que se recorría desde otros puntos del estado de Sonora, como Altar, Ures, Hermosillo o algún otro poblado de tierra adentro. Tenemos noticia de que diversas compañías formadas en Sonora partieron rumbo a California, cruzando el río Colorado y el desierto hasta llegar a Los Ángeles, recorriendo un total de 600 leguas.⁴⁶

Había incluso quienes se aventuraban por tierra desde Nayarit hacia el norte, pasando por tierras sonorenses. El trayecto por el río y el desierto era desafortunado; en julio de 1849 *El Siglo XIX* informaba sobre una caravana que salió de Tepic, al comando del Sr. Martínez:

[pereció] toda su gente, de hambre y de sed, en el tránsito de los desiertos que hay entre el río Colorado y Los Ángeles, y lo mismo sucedió al Sr. Hilarion, con la caravana de 400 hombres que salió de Sonora.⁴⁷

Es de interés que en la ruta terrestre de Sonora a California, más que viajeros provenientes de otras regiones, transitaron los propios sonorenses que partían a buscar fortuna a la Alta California. De hecho, los mexicanos que llegaron a California durante los años de la

⁴⁶ *El Siglo XIX*, 4 de enero de 1850.

⁴⁷ *El Siglo XIX*, 5 de julio de 1849.

fiebre del oro, eran en su mayoría del estado de Sonora.⁴⁸ En la estadística de Sonora publicada por Francisco Velasco en 1850, se menciona que entre octubre de 1848 y marzo de 1849 emigraron a California de 4,000 a 6,000 sonorenses, en su mayoría por tierra, y algunos por mar a través del puerto de Guaymas.⁴⁹

Entre las noticias de *El Siglo XIX* de 1849-1850, encontramos constantes referencias a la gran cantidad de habitantes sonorenses que se fueron a trabajar en las minas californianas.

Un ejemplar de febrero de 1850 anunciaba:

se preparan hoy caravanas en mayor numero que las primeras, para emigrar a aquellas bonanzas [de la Alta California], y algunos individuos con sus familias a fin de radicarse allá. En consecuencia, Sonora va a quedar casi en un total despueblo de sus brazos útiles, principalmente en la frontera, en la que existe un corto resto de su antigua población.⁵⁰

El caso de los sonorenses es un ejemplo claro de la movilidad que existía a través de ciertas rutas. Muchas de las personas que se habían marchado a las minas californianas en 1848 regresaron un tiempo después.⁵¹ En 1850 *El Siglo XIX* informaba que “centenares de sonorenses han vuelto al seno de sus familias, trayendo consigo en recompensa de sus tareas, tal vez lo necesario para pasar la vida por algún tiempo con comodidad.”⁵² Incluso se sabe que la gente de Sonora iba a California por temporadas,⁵³ lo cual confirma la movilidad entre los habitantes de aquella región, debido a la cercanía geográfica pero también al conocimiento y experiencia de los sonorenses en la minería.

⁴⁸ Wright, “Making”, 1940, p. 324.

⁴⁹ Velasco, *Noticias*, 1985, p. 241. *El Siglo XIX* informaba en 1850 que “más de cuatro mil habitantes se aventuraron a esta peregrinación de seiscientas leguas”, 4 de enero de 1850.

⁵⁰ *El siglo diez y nueve*, 5 de febrero de 1850.

⁵¹ Según Velasco, en noviembre de 1849 regresaron a Sonora, vía Guaymas, 248 personas, que presentaron en la aduana 426 000 pesos en oro. Velasco, *Noticias*, 1985, p. 242.

⁵² *El Siglo XIX*, 4 de enero de 1850.

⁵³ Fernando Purcell, “Many”, 2004.

En la época de la fiebre del oro también hubo algunas personas que se aventuraron a hacer el recorrido por tierra a través de la península de Baja California, siguiendo el viejo camino real que unía a todas las misiones desde San José del Cabo hasta San Diego. Existen algunos diarios escritos por quienes tomaron aquel camino y sobrevivieron la expedición, todos ellos lo recorrieron en 1849 y demoraron varios meses para llegar a San Francisco. Por razones azarosas, las compañías de W.S.C. Smith, James D. Hawks y C. M. Blake, cada una en su propio momento, decidieron seguir a pie el camino real de la Baja a la Alta California.⁵⁴

El 15 de enero de 1849 William Smith salió de Nueva York con destino a Veracruz, para cruzar el territorio mexicano rumbo a California. De Veracruz tomó la ruta a la ciudad de México vía Jalapa-Orizaba-Puebla. Después de pasar cuatro días en México, siguió su camino por Querétaro-Lagos y de ahí a Guadalajara, Tepic y San Blas. En este lugar Smith y compañía encontraron pasaje en una embarcación ballenera, “Mary Francis”, de cuatrocientas toneladas, que había sido vendida al rey de las islas Sanwich (Hawai), quien a su vez decidió emplearla en el transporte a California para obtener ganancias.⁵⁵

De San Blas el “Mary Francis” navegó a Mazatlán, donde permaneció unos días y después zarpó con destino a California, aún con más pasajeros que ahí se embarcaron. Según cuenta Smith, el barco se encontraba en pésimas condiciones, la cubierta llena de aceite y rodeado de implementos para los balleneros, que lo hacían incómodo para el transporte de pasajeros. Por estas razones, en su escala en el puerto de San José del Cabo, ocho de los pasajeros decidieron continuar el camino por la península de Baja California, pensando que

⁵⁴ Para un análisis de recorridos por estos tres grupos de buscadores de oro, véase Etter, “California”, 1993.

⁵⁵ William Smith, *Narrative of a forty-niner and incidents of travel, by horseback across Mexico to San Blas, aboard the “Mary Francis” to San Jose del Cabo, by horseback through Lower California to San Diego, 1849-1851*, HL, HM-30493, p. 15.

“sería una cabalgata placentera de alrededor 30 o 40 días hasta San Francisco, y por un territorio provisto de ranchos y misiones, cubierto de multitud de ganado y caballos.”⁵⁶

La distancia entre San José del Cabo y San Diego fue recorrida del 6 de abril al 11 de junio, es decir, en 65 días; el último tramo, de El Rosario a San Diego lo recorrieron a pie y, finalmente, las 1,126.5 kilómetros de San Diego a San Francisco lograron transitarlas en 22 días.⁵⁷ Los pasajeros que continuaron en el Mary Francis llegaron a San Francisco un par de meses antes, el 3 de mayo,⁵⁸ mientras que William Smith, recorrió en total casi seis meses desde su salida de Nueva York el 15 de enero de 1849, pues llegó a San Francisco el 6 de julio del mismo año.

Era común que el tiempo empleado para recorrer por tierra la península de Baja California fuera de aproximadamente dos meses. Otra partida de tres hombres, liderada por C.M. Blake que inició en San José del Cabo llegó a San Francisco el 11 de agosto de 1849.⁵⁹ De La Paz a San Ignacio los viajeros sufrían escasez de agua, hambruna y soledad; en cambio de San Ignacio hacia el norte había más recursos para sobrevivir y parece que era un camino más transitado.⁶⁰

⁵⁶ “Pensamos que sería un viaje placentero a caballo, de 30 a 40 días a San Francisco, y en un territorio salpicado de ranchos y misiones, cubierto de innumerables manadas de ganado y caballos.” William Smith, *Narrative of a forty-niner and incidents of travel, by horseback across Mexico to San Blas, aboard the “Mary Francis” to San Jose del Cabo, by horseback through Lower California to San Diego, 1849-1851*, HL, HM-30493, p. 15., p.20.

⁵⁷ El itinerario de William C. Smith ha sido comentado detalladamente por Harry Crosby y Patricia Etter. Crosby complementa visualmente el texto con fotografías de Baja California, incluyendo algunos tramos del camino real. Crosby, “Baja”, 1995; Etter, “California”, 1993.

⁵⁸ Este dato proporcionado por William Smith se puede corroborar en la lista de embarcaciones que arribaron a San Francisco entre marzo y diciembre de 1849. En este documento aparece que la Mary Francis, de nacionalidad hawaiana, llegó a San Francisco, procedente de Mazatlán, el 3 de Mayo de 1849 después de 24 días de navegación. “Boats”, 1924.

⁵⁹ Citado en “Cruise”, 1875.

⁶⁰ Ejemplo de lo anterior es que Blake y sus acompañantes se toparon en San Ignacio con una partida de 30 sonorenses con destino a la Alta California, a cuyo frente iba Pablo de Portilla, de 75 años y antiguo comandante de San Diego. William Smith también mencionaba que se encontraron a unos hombres en San Fernando, provenientes de Guaymas y Loreto con destino a la Alta California. En el mismo sentido, James D. Hawks menciona que en Santa Gertrudis encontraron a tres hombres y dos mujeres con destino hacia el sur que provenían San Diego. Véase *Ibid.*; James D. Hawks, “Sketch”, 1869; William Smith, *Narrative of a forty-niner and incidents*

El último de los testimonios sobre el trayecto por la península de Baja California es el de James D. Hawks, quien salió en la goleta *San Juan*, de 23 toneladas, procedente de Panamá con destino a San Francisco y con 23 pasajeros a bordo. Cuando la goleta hizo una escala en Punta Santo Domingo localizada al sur de San Ignacio en la península de Baja California, Hawks y otras cinco personas decidieron continuar su camino por tierra, en caballos comprados a unos españoles. El 11 de agosto de 1849 empezaron su recorrido por el camino real que habían trazado los jesuitas y arribaron a San Diego el 2 de octubre. En total, habían demorado más de seis meses desde que zarparon de Nueva York en marzo de aquél año en el vapor “Falcón”.⁶¹

A pesar de que se trataba de una larga travesía, no se puede negar la circulación de personas a lo largo del camino misional de Baja California. Aunque de movilidad reducida, el hecho de que aquellas veredas pudieran recorrerse da cuenta de la funcionalidad de la comunicación terrestre establecida por los misioneros en aquél territorio.

Por otro lado, las rutas terrestres a través de Baja California o Sonora constituyen una muestra más de la premura de los viajeros por llegar a la región del oro. Con frecuencia alguien que había cruzado el territorio mexicano del Atlántico al Pacífico no tenía asegurada la oportunidad de alcanzar su destino, aún si se encontraba geográficamente más cerca. Al contrario, su éxito dependía de la llegada de alguna embarcación que se dirigiera a San Francisco y de la disponibilidad de espacio en la misma.

Algunas veces los viajeros tenían que esperar días e incluso semanas en un puerto del Pacífico, antes de encontrar pasaje en un navío que se dirigiera al norte. Las repercusiones de esto, en el corto plazo, fueron el aumento de infraestructura de servicios en los puertos del

of travel, by horseback across Mexico to San Blas, aboard the “Mary Francis” to San Jose del Cabo, by horseback through Lower California to San Diego, 1849-1851, HL, HM-30493, p. 15.

⁶¹ Hawks, “Sketch”, p. 138-142.

Pacífico, en particular de mesones y restaurantes para abastecer la demanda de los visitantes. En el largo plazo, el movimiento de pasajeros y de mercancías favorecieron el crecimiento de las ciudades portuarias mexicanas, así como los intercambios comerciales y culturales.

El carácter efímero de los placeres de oro provocó que pronto la gente se desilusionara y regresara a su lugar de origen. De ahí que el uso de distintos derroteros fuera cosa común. En algunos casos, por ejemplo, se utilizaba el istmo de Nicaragua para llegar a San Francisco; de regreso se hacía por Panamá, o viceversa. Otros más llegaban por México y se regresaban por Panamá o en sentido contrario.⁶² Un diario anónimo de 1849-51 relata la travesía a San Francisco vía Texas y México (Saltillo–Durango–Mazatlán), mientras que el regreso se realizó por Panamá.⁶³ Incluso existió quien tomara la ruta a San Francisco por las planicies estadounidenses, y a su retorno escogiera el camino por Mazatlán, Durango, Monterrey, México y Veracruz.⁶⁴

Otro tipo de movilidad que ocurrió entre California y la costa este de Estados Unidos fue aquella de las personas empleadas por el gobierno estadounidense que iban y venían de sus puestos para cumplir sus cargos. Asimismo, hubo quienes fueron a California solamente en busca de noticias para escribirlas e informar al público, como fue el caso del periodista Bayard Taylor, quien visitó California durante varios meses con el objetivo de informar en el *New York Tribune* sobre las condiciones del lugar.⁶⁵

⁶² Véase la Guía *Manuscripts for the study of Iberian, Latin American and Latino History in the Huntington Library*, HL.

⁶³ “Account of a Journey to California via Texas and Mexico (Saltillo, Durango and Mazatlán) by ship to San Francisco, life in the mines, and return via Panama, 1849-1851”, HL, HM-4162.

⁶⁴ Charles Benjamin Darwin, “Journal of a trip across the plains; also voyage to Mazatlan, and from there by land through Durango & Monterey, Mexico, 1849-1850, May 1-Aug. 20”, HL, HM-16770.

⁶⁵ La misión de Bayard Taylor tuvo una duración de ocho meses. De Nueva York viajó a San Francisco vía Panamá; y a su regreso se desplazó por territorio mexicano: de San Francisco a Mazatlán y de este lugar a Veracruz, a través de Tepic-Guadalajara-Guanajuato-México-Puebla-Orizaba. En 1850 sus escritos se publicaron en forma de libro. Taylor, *Eldorado*, 2003.

Así pues, el tránsito de viajeros por el territorio mexicano en su camino a la región del oro proporciona datos interesantes en cuanto al uso de trayectos marítimos y terrestres en México. A pesar de que los pasajeros debieron haber empleado en ocasiones meses para llegar al punto deseado, México ofrecía posibilidades reales de comunicación, a través de los caminos que se habían utilizado desde tiempos coloniales.

Si bien es cierto que el movimiento de pasajeros no tuvo repercusiones inmediatas en la formación de mercados y centros mercantiles, también es verdad que el fenómeno migratorio provocado por la fiebre del oro en California tuvo repercusiones en distintas zonas del país. Además de los puertos y las ciudades fronterizas, poblados del norte del país como Monterrey, Parras, San Luis Potosí, Aguascalientes y Durango invariablemente recibieron viajeros provenientes de puertos del Atlántico, cuando estos cruzaban el territorio mexicano de manera transversal para llegar al Pacífico.

Finalmente, los viajeros emplearon rutas establecidas y transitables, a pesar de los malos caminos y de los peligros latentes al recorrerlos. Esto confirma la funcionalidad del legado de la red carretera y su importancia al unir a los principales centros de población en un periodo en el que aún no existían medios de comunicación modernos. A su vez, los itinerarios de viajeros corroboran la existencia de un espacio intercomunicado con zonas portuarias recientemente abiertas al comercio, y que seguirían teniendo efecto en la integración territorial en las siguientes décadas del siglo XIX.

Capítulo III

LA CONEXIÓN ENTRE EL ATLÁNTICO Y EL PACÍFICO

Como se ha visto en el capítulo precedente, la fiebre del oro en California motivó la búsqueda por encontrar los pasos interoceánicos más cortos para cruzar del océano Atlántico al Pacífico. Viajeros de diversa nacionalidad provenientes de la costa atlántica recorrieron múltiples rutas a través de los territorios mexicano y estadounidense, al mismo tiempo que también se aventuraron por Nicaragua y Panamá, las vías ístmicas más reducidas donde rápidamente se ofrecieron servicios de transporte.

La ruta de Panamá, por diversas razones, resultó ser la más utilizada. Una de ellas es que se trataba del tramo más corto y con mayores opciones de tránsito para cruzarse. La otra razón es que desde 1850 se estableció una compañía naviera que tuvo una gran influencia en las comunicaciones del Pacífico: la *Pacific Mail Steamship Company*, pues ésta impulsó la construcción de un ferrocarril transístmico que entró en operaciones en una fecha tan temprana como 1855.

La apertura de este medio de comunicación fue importante para el traslado de mercancías, y no sólo de pasajeros, como había ocurrido en el caso de Nicaragua, de tal forma que el istmo Panamá se convirtió en un punto fundamental de contacto entre mares y continentes. La posición estratégica de la ciudad de Panamá, en el Pacífico, y de Colón o Aspinwall en la costa del Atlántico, despertó diversos intereses desde la fiebre del oro californiano, hasta la culminación de la construcción de un canal a principios del siglo XX.

Lo anterior no ocurrió de manera aislada ni tersa, pues existieron fuertes rivalidades entre los proyectos ístmicos de Nicaragua, Tehuantepec y Panamá, que repercutieron en tensiones diplomáticas entre varios países. Lo que estaba en juego eran las rutas comerciales internacionales y el dominio que sobre ellas que buscaban tener las potencias económicas europeas, en franco enfrentamiento con Estados Unidos.

Pero ¿Cómo se relaciona este proceso de ajustes globales con los puertos del Pacífico mexicano? El interés central al abordar este tema es conocer el impacto de las comunicaciones interoceánicas sobre el espacio del Pacífico, un espacio global y en expansión del cual la costa mexicana formaba parte. Los sitios de tránsito (como Panamá) son tan importantes como los nodos mercantiles (San Francisco) para entender el entramado de rutas a través de las cuales se ligan pueblos y ciudades entre sí.

Panamá no tuvo una relación comercial directa con los puertos mexicanos. Sólo algunas embarcaciones de la *Pacific Mail* hacían el tráfico costero entre Panamá y Acapulco, donde reembarcaban mercancías de pequeños o medianos a grandes vapores propiedad de la misma empresa.¹ De tal forma que en este capítulo no se enfoca la atención en Panamá como centro portuario comercial, sino como sitio de tránsito en el continente americano. Es decir, se asume su desempeño relevante en las conexiones entre el Atlántico y el Pacífico.

El presente capítulo se dedica a las rutas interoceánicas y la competencia entre ellas por el dominio del tráfico internacional de mercancías y pasajeros. El primer apartado analiza la importancia que dichas rutas adquirieron a mediados del siglo XIX, y se abordan los casos de Nicaragua, Tehuantepec y Panamá.

¹ En 1888 el cónsul estadounidense en el puerto de Acapulco comentaba: “La compañía tiene una línea costera que opera entre Acapulco y Panamá. Un vapor al mes llega a Acapulco y se queda hasta el día 25, cuando transfiere su carga a una de las embarcaciones que llegan de la línea directa [San Francisco-Acapulco], y después regresa a Panamá.” R.W. Longhery to the Department of State, National Archives Microfilm Publications (NAMP), *Despatches*, 1949, Mf. 143; rollo 5, vol. 8, exp. 59, Acapulco, February 29, 1888.

La siguiente sección se refiere al desarrollo infraestructura en el istmo de Panamá, con énfasis en dos aspectos fundamentales: la construcción del ferrocarril y del canal interoceánico, así como las repercusiones de éste en el comercio internacional. Finalmente, en el último apartado se considera al eje San Francisco-Panamá en la geopolítica del siglo XIX.

1. Las rutas interoceánicas

The problem of a 'shorter route to the Indies', a direct means of communicating from the Atlantic to the Pacific, has from the earliest date of commercial enterprise engaged the earnest attention of nations, and of individuals²

La búsqueda de un paso interoceánico en el continente americano data de tiempos coloniales. Desde el siglo XVI se realizaron diversas exploraciones en América con el fin de encontrar la mejor ruta ístmica que conectaba al océano Atlántico con el Pacífico. Aunque se creía posible la existencia de un paso marítimo en Centroamérica, en aquella época sólo fue posible trazar caminos que cumplieron una importante función en las actividades mercantiles del imperio español.³

Las comunicaciones interoceánicas más estrechas como los istmos de Panamá, Nicaragua y Tehuantepec fueron utilizados durante la Colonia. También se transitaron los caminos de Veracruz a Acapulco en la Nueva España, la ruta de la arriería de Guayaquil a

² Seymour, *Isthmian*, 1863.

³ Para una descripción completa de la búsqueda de un paso interoceánico en América de los siglos XVI al XIX, véase Mack, *Land*, 1974. p. 3-108.

Cartagena de Indias en la Nueva Granada, y el sistema fluvial de la cuenca del Plata, que unía las costas de Perú y Chile a través del río Paraguay y el Potosí.⁴

A principios del siglo XIX Alexander von Humboldt puso énfasis en la necesidad de realizar exploraciones de todos los posibles pasos interoceánicos para construir un canal. Humboldt propuso nueve rutas con este fin, de norte a sur: río Grande y río Colorado, Tehuantepec, Nicaragua, Panamá, Bahía de Cupica en Colombia, Atrato y Patagonia. De estas, a su juicio, la ruta de Nicaragua era la más factible, siguiendo en orden de importancia Cupica-Napipí, Tehuantepec y Panamá.⁵

Las consideraciones de Humboldt en torno a las rutas interoceánicas sería un referente cercano para políticos y comerciantes en las siguientes décadas. Pero ¿qué condiciones determinaron el creciente interés de las potencias económicas sobre los istmos? El aumento de los intercambios mercantiles en distintas regiones del mundo, aunado a la necesidad de los imperios por establecer control político en ciertas áreas del continente americano, influyeron en el desarrollo de espacios fundamentales para la articulación del comercio intercontinental.

Al mediar el siglo XIX se expandió la actividad comercial en el mar Pacífico, que ocurrió gracias a diversos factores. Entre ellos, el auge aurífero de California; la llegada de colonos estadounidenses a la costa oeste de Estados Unidos; el aumento del comercio con las islas Sandwich (Hawai) y con China; la afluencia de colonos ingleses a Nueva Zelanda y Australia, acrecentada por el descubrimiento de oro en ésta última región en 1851.

⁴ Díaz-Marta, “Vías”, 1998, pp. 58-66.

⁵ Mack, *Land*, 1974, pp. 111-119; Galeana, *Tratado*, 2006, pp. 1-8.

Lo anterior propició cambios en los patrones comerciales del mundo, especialmente en la cuenca del Pacífico.⁶ Surgió también un renovado interés por el acceso a aquellos mercados distantes y por la búsqueda de medios de comunicación más factibles para llegar a ellos. Pronto el deseo de dominar los pasos interoceánicos alcanzó una nueva dimensión. Estados Unidos, Francia e Inglaterra se enfrentaron entre sí y también existió una rivalidad entre México, Nicaragua y la Nueva Granada (de la cual Panamá formaba parte) por la promoción de sus respectivos istmos.⁷

Así, a lo largo del siglo XIX los proyectos transístmicos estuvieron en las mesas de negociaciones diplomáticas entre Estados Unidos, Francia y Gran Bretaña con México, Nueva Granada y Nicaragua, particularmente a partir de la década de 1830. En aquél entonces los británicos se planteaban la importancia de acortar la distancia entre Europa y la costa del Pacífico, lo cual, argumentaban, tendría beneficios para el comercio y el control de ciertos territorios por parte de la corona.

También los estadounidenses manifestaron su preocupación sobre este asunto. Durante el mandato del presidente Andrew Jackson (1829-1837), se envió a América Central una comisión a cargo del coronel Charles Biddle, con la instrucción de examinar las posibles rutas transístmicas, por medio de un canal o de un ferrocarril.⁸ Biddle determinó en 1835 que la ruta a través de Panamá era el mejor paso interoceánico, siempre y cuando se combinaran el uso de embarcaciones de poco calado de Chagres a Cruces y un ferrocarril con una extensión de 24 kilómetros de este punto a Panamá.⁹

⁶ En un artículo de 1850 se plantean éstos y otros elementos como factores que promovían la importancia de la reducción en los tiempos de recorrido a través de los istmos de Panamá y de Nicaragua, "Shortcuts", 1850. Sobre el papel de California en los intercambios de la cuenca del Pacífico en aquella época, véase Gerber, "Gold", 1999.

⁷ Véase Galeana, *Tratado*, 2006.

⁸ Forbes-Lindsay, *Panama*, 1910, p. 25.

⁹ Mack, *Land*, 1974, pp. 125-126.

Años más tarde, en 1849, aquellas discusiones adquirieron mayor trascendencia. En un informe de la comisión de asuntos navales del congreso estadounidense se argumentaba que el comercio de Europa con las Indias Orientales, China, y la costa oeste de América, debía estar en manos estadounidenses.¹⁰ En el mismo informe se aseguraba que para lograr lo anterior sería indispensable el ahorro de tiempo en las transacciones mercantiles con aquellas regiones.

En ese mismo año de 1849 existía una inclinación por impulsar la ruta de Panamá, lo cual se relacionaba directamente con el apoyo que se quería otorgar a la construcción de un ferrocarril en el istmo. La puesta en marcha de un medio de comunicación como éste serviría a Estados Unidos para aprovechar su situación geográfica y apoderarse del comercio asiático mediante el control de una ruta interoceánica fácil de atravesar. Además de los intereses del propio gobierno estadounidense, las intenciones económicas de los empresarios navieros influyeron en este asunto. Tal fue el caso de William H. Aspinwall, principal accionista de la *Pacific Mail*, cuya propuesta de financiamiento del ferrocarril de Panamá recibía un fuerte apoyo entre los congresistas.¹¹

Considerando esto, el istmo de Panamá tenía mayores posibilidades de colocarse en primer sitio debido a que era la ruta más corta. El cruce por esta vía era de 76 kilómetros, mientras que el de Nicaragua era de 272 y el de Tehuantepec de 225 kilómetros. Estos dos

¹⁰ El texto original dice: “The commerce of Europe with the East Indies, China and the west coast of America must fall into our hands”. Informe de Mr. King of Georgia, del Comité de Asuntos Navales, citado en “Junction”, 1849. Este informe fue elaborado por Thomas Butler King y presentado en el Congreso el 16 de enero de 1849. King fue elegido para la Cámara de Representantes de Estados Unidos por el estado de Georgia. Interesado por el mantenimiento y expansión naval de su país, apoyó y formuló medidas para la promoción y modernización de la marina mercante y el uso de vapores-correo subvencionados que, de ser necesario, podrían utilizarse para la guerra. A lo largo de su carrera política King promovió el impulso a los transportes, con especial énfasis en la construcción de ferrocarriles, incluyendo el del istmo de Panamá. Véase Steel, *Butler*, 1964.

¹¹ Cuando Thomas Butler King presentó este reporte en el congreso lo hacía para respaldar la petición de ayuda financiera que Aspinwall solicitó para construir el ferrocarril de Panamá. En el mismo tenor de la importancia geoestratégica de Estados Unidos, desde una fecha temprana como 1848 King visualizó la trascendencia que tendría construir una línea férrea transcontinental: con la construcción de un ferrocarril a Oregón o una línea de San Francisco a Misisipi, “Estados Unidos absorbería el comercio con Asia y podría entonces reemplazar a Londres por Nueva York como el nuevo centro financiero del mundo.” Véase Steel, *Butler*, 1964, p. 59.

últimos se podían recorrer de dos a tres días, mientras que el de Panamá sólo requería de uno a dos días y tan sólo de 4 a 8 horas en ferrocarril cuando éste se terminó de construir (cuadro 3.1).

Cuadro 3.1.
DISTANCIAS, TIEMPOS Y RECORRIDOS POR LAS RUTAS INTEROCEÁNICAS

<i>Istmo</i>	<i>Longitud</i>	<i>Recorrido</i>	<i>Tiempo requerido para cruzarlo</i>
Panamá	76 kilómetros	Aspinwall-Panamá	1-2 días 4-8 horas (ferrocarril)
Nicaragua	272 kilómetros	San Juan del Norte-Lago de Nicaragua (vapores)-San Juan del Sur (carruajes, por tierra)	2-3 días
Tehuantepec	225 kilómetros	Por río Coatzacoalcos hasta Minatitlán (40 kilómetros)- A Ventosa en vapores de río (127 kilómetros) y carruajes (182 kilómetros)	2-3 días

FUENTES: Kemble, *Panama*, 1990; “Comparación”, 1860, pp. 201-205; Merry, “Nicaragua”, 1892, pp. 618-26.

Los estadounidenses consideraban que la ruta por Tehuantepec o Nicaragua tendría beneficios similares a la de Panamá y, mientras no se contara con una comunicación terrestre que conectara en sus extremos al territorio estadounidense, como recurso temporal sería indispensable usar y apoyar una ruta extranjera para cumplir con la demanda del momento.¹² Lo primordial era buscar una comunicación transcontinental a través del propio Estados Unidos pues, de lograrse, “podría transportar pasajeros del Atlántico al Pacífico en sólo ocho días, a China en veinte, y a los extremos del globo en treinta días!”¹³ Sin embargo, en una fecha tan temprana como 1849 ésta era una empresa difícil de lograr.

Una vez entendida esta necesidad, debía determinarse cuál sería la mejor y más rápida comunicación para abrir un paso del Atlántico al Pacífico. Por ello, gobiernos, comerciantes,

¹² El Coronel Benton reconocía en el senado estadounidense que un camino nacional de St. Louis a San Francisco era apremiante. Thomas Hart Benton, exponente destacado del expansionismo estadounidense y de la promoción del ferrocarril transcontinental, fue senador por Missouri de 1821 a 1851. Sobre su participación en los diferentes proyectos de comunicación en Estados Unidos, véase Russell, *Improvement*, 1948.

¹³ Citado en “Junction”, 1849.

compañías navieras y ferroviarias, se interesaron en impulsar las rutas ístmicas en el continente americano, ya fuera utilizando los pasos de Panamá, Nicaragua o Tehuantepec. Factores de tipo económico y político se convirtieron en elementos clave para el desarrollo, éxito o fracaso de aquellos proyectos.

a) Nicaragua

El uso de Nicaragua como ruta ístmica dio inicio en un contexto de conflictos entre empresarios y compañías navieras estadounidenses ansiosas por controlar el transporte entre Nueva York y San Francisco. En particular se enfrentaron la *Pacific Mail*, que dominaba el transporte en el istmo de Panamá, y la *Vanderbilt Line*, que se estableció también en el Pacífico al ofrecer un servicio de transporte a través del istmo nicaragüense.¹⁴

El 26 de agosto de 1849 Cornelius Vanderbilt, un prominente empresario neoyorquino, obtuvo una concesión para el canal de Nicaragua a nombre de la *Atlantic and Pacific Ship Canal Company*, conformada por el propio Vanderbilt, Joseph L. White, Nathaniel H. Wolfe y asociados. El gobierno de Nicaragua otorgó a la compañía el derecho exclusivo para construir un canal navegable a través de una sola ruta y bajo su propio costo; a cambio, la naviera cubriría los recorridos del istmo y la de San Juan del Sur a San Francisco.¹⁵

A pesar de la existencia de la concesión, en los siguientes años fue necesario realizar reconocimientos geográficos del istmo nicaragüense y determinar cuál sería la mejor forma de poner en operación el transporte de pasajeros. Después de que el coronel Orville W. Childs realizara el levantamiento topográfico de la zona con un resultado favorable para determinar el

¹⁴ *Ibid.*; Folkman, *Nicaragua*, 1972.

¹⁵ Folkman, *Nicaragua*, 1972.

derrotero terrestre y fluvial (en el lago de Nicaragua) apropiado, en 1852 se estableció formalmente el servicio mensual de Nueva York a San Francisco.¹⁶ En unos cuantos años la *Línea Vanderbilt* o *Transit Company* logró competir con la línea de Panamá y disminuir el monopolio que aquélla había tenido desde sus inicios.

La forma para cruzar este istmo era complicada. La travesía requería de dos o tres días para completarse, y una vez del lado del Pacífico, el viaje a San Francisco se realizaba en 11¼ días, lo cual daba un total de 22 días de Nueva York a California.¹⁷ De Nueva York o de Nueva Orleáns, los pasajeros llegaban a San Juan del Norte, en la boca del río San Juan. De este punto navegaban remando o en vapor río arriba hasta el lago Nicaragua, hasta la ciudad de Granada; después cruzaban 215 kilómetros en diligencias o en mulas hacia el norte, hasta llegar a Realejo en el Pacífico; en este puerto se reembarcaban y continuaban su recorrido hasta San Francisco. El pasaje de Nueva Orleáns a San Francisco por esta vía costaba alrededor de \$180 en segunda clase y \$300 en cabina. El recorrido, incluyendo el paso a través de Nicaragua, podía tomar varias semanas o meses, dependiendo de la dirección del trayecto y de la disponibilidad de transporte.¹⁸

A pesar de la puesta en marcha de este servicio, la comunicación interoceánica a través de Nicaragua tuvo un éxito relativamente breve. En el periodo de 1848 a 1869 se transportaron de Nueva York a San Francisco 81,488 por Nicaragua, mientras que en ese mismo año 374,615 pasajeros se trasladaron vía Panamá. La proporción en sentido contrario fue similar: por Nicaragua pasaron 75,079 de San Francisco a Nueva York, y vía Panamá viajaron 223,716

¹⁶ *Ibid*, p. 59.

¹⁷ “Comparación”, 1860, pp. 202-203.

¹⁸ Clayton, “Nicaragua”, 1987, p. 325.

personas a Nueva York. La mayor parte de los pasajeros que utilizaron el istmo de Nicaragua se concentró en los años de 1852 a 1855, sin rebasar los 13,000 por año.¹⁹

Así, durante la fiebre del oro la utilidad de esta ruta fue principalmente en el transporte de pasajeros, y no tuvo mayores repercusiones en cuanto al control de flujos comerciales. Además, ésta fue de corta duración, pues en 1855 hubo dos factores que mermaron la importancia del istmo nicaragüense: la apertura del ferrocarril de Panamá y la incursión –con fines anexionistas– del filibustero William Walker que afectó las operaciones de la compañía.²⁰

Pese a lo anterior, en la década de 1870 Nicaragua se convirtió en la ruta apoyada por el gobierno estadounidense para la construcción de un canal interoceánico. En 1872 se estableció en Estados Unidos la *Comisión del Canal Interoceánico (Interoceanic Canal Commission)*, cuya función sería estudiar todos los informes de exploraciones interoceánicas y recomendar la ruta más apropiada. Además de lo anterior, la comisión se encargó de solicitar directamente al departamento de marina la implementación de nuevos reconocimientos. Uno de ellos estuvo a cargo de Daniel Ammen, cuyos resultados, al igual que los de Childs unos años antes, favorecieron la ruta de Nicaragua para la construcción del canal en este sitio.²¹

El impulso a la construcción de un canal en Nicaragua enfrentó no pocas adversidades. Una de ellas fue que Estados Unidos había firmado en 1850 el tratado Clayton-Bulwer con Gran Bretaña, en el cual ambas naciones se comprometían a no tener control exclusivo sobre un canal en esta zona.²² La otra fue la dificultad para entablar relaciones y acuerdos diplomáticos adecuados que promovieran de manera definitiva la construcción del canal. A pesar de que en

¹⁹ Folkman, *Nicaragua*, 1972.

²⁰ Después de intentos fallidos por apropiarse de la península de Baja California en 1853, William Walker se involucró en la guerra civil de Nicaragua en 1855 y se proclamó presidente de la nueva república. Al poco tiempo fue expulsado en 1857 y ejecutado en Honduras en 1860. Parker, “Extranjero”, 1975, p. 391.

²¹ Crowell, “United”, 1969, p. 31.

²² Clayton, “Nicaragua”, 1987, p. 325.

1887 la *Maritime Canal Company* firmó un contrato con el gobierno de Nicaragua, y desde entonces hasta 1893, se invirtieron 6 millones de dólares, los trabajos de construcción debieron cancelarse en ese mismo año por la incapacidad de refinanciamiento de la compañía para invertir en las siguientes etapas de la obra.²³

Aunado a lo anterior, el plan de construir un canal en Nicaragua debió enfrentarse con la desventaja de que al mismo tiempo otros proyectos eran promovidos por otros gobiernos o por empresas particulares: Tehuantepec y Panamá, cuyo desarrollo tampoco estuvo exento de tropiezos ni de dificultades diplomáticas.

b) Tehuantepec

Los proyectos que buscaban utilizar el istmo de Tehuantepec como ruta de comunicación y de transporte se remontan a distintos momentos históricos, que también tienen su origen en la época colonial y en el interés de encontrar un paso corto que conectara al océano Atlántico con el Pacífico.²⁴ Sin embargo, la concesión de mayor envergadura, por lo menos en papel, fue la que el presidente Santa Anna otorgó a José de Garay en 1842, que consistía en abrir dicha vía interoceánica y colonizar las tierras baldías situadas a diez leguas de cada lado del camino.²⁵

Este proyecto no pudo concretarse. Garay traspasó sus derechos a la casa inglesa de *Manning and Mackintosh* en 1847, que tampoco obtuvo logros, y en 1850 se formó la *Tehuantepec Railroad Company*, formada por Albert G. Sloo, con sede en Nueva Orleans. El interés en las vías interoceánicas propició la rivalidad entre los inversionistas de esta última

²³ Para mayores detalles respecto al canal de Nicaragua y las tensiones diplomáticas que éste generó, véase *Ibid.*; Crowell, "United", 1969; Scheips, "United", 1964. Sobre las ventajas de Nicaragua sobre otras rutas ístmicas, véase: Taylor, "Nicaragua", 1886.

²⁴ Moorhead, "Hernan", 1949.

²⁵ Suárez, "Nueva", 2006, p. 281.

ciudad y la de Nueva York, quienes se disputaban el dominio de los proyectos ístmicos. Mientras los neoyorquinos lograron controlar rápidamente las rutas de Panamá y Nicaragua, los capitalistas de Nueva Orleans promovieron proyectos para abrir el istmo de Tehuantepec.²⁶

Al parecer, la utilidad del istmo de Tehuantepec fue reducida. En 1856, después de haber realizado un estudio cuidadoso sobre las posibles rutas interoceánicas para la construcción de un canal, el capitán Seymour, determinaba que el uso de la ruta de Tehuantepec era limitado, pues aunque su posición geográfica tenía muchas ventajas para una ruta postal y militar desde los puertos del sur de Estados Unidos, los defectos en sus bahías, y la imposibilidad de mejorarlos eran un obstáculo para el comercio con el Pacífico norte. En opinión de Seymour, esto era también una desventaja en la competencia para los intercambios con el Pacífico sur.²⁷

Dentro de este trayecto, antes de la construcción del ferrocarril, los vapores que llegaban al Golfo de México navegaban 46.3 kilómetros por el río Coatzacoalcos hasta Minatitlán, desde donde los pasajeros trasbordaban a embarcaciones fluviales para recorrer 127 kilómetros por río; después era necesario trasladarse a carruajes para recorrer los últimos 182 kilómetros de camino hasta llegar a Ventosa, en el océano Pacífico. A pesar de que en 1860 este cruce se lograba realizar en 2 días, todo el trayecto desde Nueva York hasta San Francisco se podía realizar en 15 ½ días y desde Nueva Orleans en 11.²⁸

Uno de los factores que llamaban mayor atención sobre el istmo de Tehuantepec era su posición geoestratégica y su cercanía a los puertos estadounidenses del Golfo de México; también que significaba un ahorro de 1,609 y 2,253 kilómetros con respecto a Nicaragua y

²⁶ *Ibid.* La autora analiza los intereses particulares de los inversionistas de Nueva Orleans sobre este proyecto; realiza su análisis a partir de las negociaciones que la *Tehuantepec Railroad Company* y de la *Tehuantepec Company* hicieron para intentar echar a andar el proyecto ístmico a través de México.

²⁷ Seymour, *Isthmian*, 1863.

²⁸ “Comparación”, 1860, p. 204.

Panamá, respectivamente. Nueva Orleans tenía un particular interés por fortalecer el uso de este istmo y competir con Nueva York para convertirse en el centro de operaciones comerciales entre el Atlántico y el Pacífico.²⁹

Los planes para abrir el paso interoceánico estuvieron vigentes durante varias décadas. Con el fin de determinar si era posible abrir un canal, en 1851 y en 1870 se hicieron dos levantamientos geográficos, el primero a cargo del General Barnard y el segundo por parte del Comodoro Shufeldt, ambos de la marina estadounidense. Unos años más tarde, James B. Eads propuso la construcción de un ferrocarril para transportar buques en el istmo de Tehuantepec, y en 1880 obtuvo una concesión del gobierno mexicano para tal efecto.³⁰

Dicho proyecto tampoco se concretó, pero sirvió al gobierno porfirista para mostrar al mundo las aspiraciones progresistas del país.³¹ Entre planes fracasados y logros en la comunicación interoceánica, ésta sólo se obtuvo en 1907, cuando se consiguió terminar la construcción del ferrocarril de Tehuantepec.³²

A pesar de que ésta constituía una ruta más corta que la de Panamá, el istmo de Tehuantepec no tuvo éxito internacional sino hasta principios del siglo XX, al terminarse el ferrocarril que logró unir al Atlántico con el Pacífico. Las complicaciones para cruzarlo tuvieron repercusiones para la carga pesada, que no era fácil de transportar a través de este istmo. Pero también por cuestiones políticas:³³ negociaciones diplomáticas fallidas y falta de recursos financieros, como se ha visto más arriba.

²⁹ Suárez, “Nueva”, 2006.

³⁰ En términos generales, la propuesta de Eads consistía en hacer una plataforma al estilo de un dique seco, y subir el barco a un carro tirado por doce rieles e impulsado por cuatro locomotoras. Todo esto implicaba una gran obra de ingeniería que propició múltiples discusiones entre científicos y políticos que argumentaban a favor o en contra del proyecto. Corthell, “Atlantic”, 1886; Dillon, “Tehuantepec”, 1881.

³¹ Tenorio, *Artilugio*, 1998.

³² Glick, “Tehuantepec”, 1953; Garner, “Politics”, 1995.

³³ Existe una documentación extensiva sobre los proyectos del istmo de Tehuantepec. Los trabajos más recientes sobre este tema son los de Galeana y Suárez. Galeana, *Tratado*, 2006; Suárez, “Nueva”, 2006.

c) Panamá

A diferencia de las rutas interoceánicas mencionadas, el istmo de Panamá fue el primero que se utilizó extensamente durante los años de la fiebre del oro gracias, en parte, a la llegada de los vapores de la *Pacific Mail*, que empezaron el servicio en la costa del Pacífico de manera formal desde 1850. Pero también porque se trataba de la mejor opción para los viajeros que deseaban llegar rápidamente a la región del oro, y era además el sitio más adecuado para el transporte de mercancías valiosas o de artículos de consumo cotidiano y algunas manufacturas.

En una publicación de 1849 se asentaba que se podían ahorrar 254 días entre la costa del Atlántico y San Francisco si se optaba por la ruta de Panamá en lugar de la del Cabo de Hornos. Esto representaba una gran ventaja para la comunicación con diversos puntos como Calcuta, Cantón, Shanghai, Valparaíso, Guayaquil, San Blas, Mazatlán, San Diego y San Francisco (cuadro 3.2).

Después de 1848 fue la revolución de los transportes, combinada con su ventajosa posición geográfica, lo que le dio al istmo de Panamá la importancia como el sitio de tránsito más adecuado.³⁴ En el lado del Atlántico, las embarcaciones procedentes de Estados Unidos y Europa descargaban sus mercancías en Colón, también llamado Aspinwall, para transferirlas a lomo de mula y canoas por el istmo de Panamá. En el lado del Pacífico, veleros, vapores e incluso barcos balleneros (muchos de ellos deslumbrados también por la fiebre del oro), recibían en sus buques la carga, los pasajeros y el correo para llevarlos a San Francisco. Además de estas transferencias, fue común que buques provenientes de América del sur, de

³⁴ Calvo, "Economía", 2004, p. 55.

Valparaíso, Realejo, Callao y Lima descargarán sus mercancías en Panamá, donde eran reembarcadas en vapores con destino a San Francisco.³⁵

Cuadro 3.2
AHORRO DE DISTANCIAS DE NUEVA YORK A PUERTOS DEL PACÍFICO A TRAVÉS DEL ISTMO DE PANAMÁ

	Distancia vía Cabo de Buena Esperanza	Tiempo de recorrido ida y vuelta	Distancia vía Cabo de Hornos	Tiempo de recorrido ida y vuelta	Distancia vía Istmo de Panamá	Tiempo de recorrido ida y vuelta	Ahorro de tiempo por la vía Istmo, sobre Cabo de Buena Esperanza Ida y vuelta	Ahorro de tiempo por la vía Istmo sobre el Cabo de Hornos Ida y vuelta
A	Kilómetros	Días	Kilómetros	Días	Kilómetros	Días	Días	Días
Calcutta	27,359	318	37,015	418	21,565	244	74	174
Canton	31,382	354	34,600	300	17,059	192	163	198
Shanghai	32,187	362	35,405	400	16,737	188	174	212
Valparaíso			19,312	234	7,725	86		148
Callao			21,726	244	5,633	62		182
Guayaquil			23,013	260	4,506	50		210
Panamá			25,750	290	3,219	30		254
San Blas			28,646	322	6,115	68		254
Mazatlán			28,968	326	6,437	72		254
San Diego			29,773	336	7,242	82		254
San Francisco			30,578	344	8,047	90		254

FUENTE: "Junction", 1849.

En 1851 se recibieron en San Francisco, procedentes de Panamá, diversos productos como cebollas en conserva, lámparas, vino amargo, papas, harina, cigarros, aceite de oliva, frijoles y azúcar, entre otros.³⁶ Un par de años más tarde también llegaron artículos de seda de algodón, encajes de seda y de algodón, ropa de lana, abrigos, chalecos, guantes de piel, zapatos

³⁵ Sobre este tipo de transferencias véase el índice de la colección *U.S. Custom House Records*, San Francisco, 1849-1897, Key to arrangement, part 1 (C-A 169), Bancroft Library (BL).

³⁶ *U.S. Custom House, San Francisco, Records 1849-1897*, BL, C-A 169, pt. I, box 9, 1851.

de seda y satín, y guantes de niños.³⁷ Aunque no contamos con el dato del origen de estos productos, sabemos que procedían de Nueva York, Southampton, París, así como de otras ciudades europeas o de la costa este de Estados Unidos. En la ruta inversa, es decir, de San Francisco a Panamá con destino a puertos del Atlántico, se enviaba fundamentalmente el oro que se obtenía de las minas y en esa dirección también circulaban pasajeros.

La entrada de Panamá en las rutas del comercio internacional a partir de 1848 fue un hecho sin precedentes. En realidad fue el paso interoceánico que se mantuvo en funcionamiento por más tiempo y sin duda arrebató el papel que Tehuantepec o Nicaragua hubiesen tenido de haberse concretado los proyectos respectivos. El otro efecto fue que el eje San Francisco-Panamá significó un importante estímulo para el desarrollo de los puertos mexicanos en la segunda mitad del siglo XIX, al integrarse al moderno sistema de transportes en la costa del Pacífico.

2. La llegada del ferrocarril

La creación de infraestructura en las comunicaciones marítimas y terrestres fue un elemento destacado en la movilidad de mercancías y pasajeros por el istmo de Panamá. Antes de la fiebre del oro estaban en funciones dos líneas de vapor británicas que conectaron a los puertos del istmo con el exterior, la *Royal Mail Packet Company* en el Atlántico, y la *Pacific Steam Navigation Company* en el Pacífico.³⁸ A partir 1848 compañías navieras formadas en otros países empezarían a tocar los puertos panameños como la *Pacific Mail Steamship Company*. Al

³⁷ *U.S. Custom House, San Francisco, Records 1849-1897, BL, C-A 169, pt. I, box 16, 1853.*

³⁸ Ambas estaban en operación desde 1842. Calvo, "Economía", 2004, p. 52

parecer, las navieras británicas dominaron en el comercio de Centro y Sudamérica, mientras que esta última predominó en la ruta de San Francisco.³⁹

La comunicación por tierra, en cambio, se produjo de manera tradicional, en canoas y en mulas en tránsito por el istmo. Sin embargo, el éxito del tráfico en los primeros años de uso intensivo del istmo de Panamá estimuló el proyecto de construir un ferrocarril que uniera los 80 kilómetros de distancia entre el Atlántico y el Pacífico. Diversos intereses se mezclaron en este proyecto, donde la *Pacific Mail* jugó un papel determinante. La *Compañía del Ferrocarril de Panamá* se formó en 1850 y sus promotores, William Henry Aspinwall, John Lloyd Stephens y Henry Cahauncey, firmaron un contrato con el gobierno colombiano ese mismo año para la construcción del ferrocarril interoceánico.⁴⁰

El ferrocarril se terminó de construir en 1855. El 28 de enero de ese año entró en funciones el primer tren de Aspinwall, en el Atlántico, a Panamá, en el Pacífico.⁴¹ Con ello, el tiempo de recorrido se redujo a ocho horas y más adelante, conforme se fue mejorando y agilizando el servicio, fue posible cruzar el istmo en sólo cuatro horas.⁴²

Lo anterior incrementó la carga de mercancías en Panamá, lo cual sería una fuente de ganancias al terminar el muelle y otros arreglos en la Bahía de Panamá. La *Pacific Mail*, incorporó a su flota cuatro vapores que de manera alternada hacían el recorrido entre San Francisco y Panamá. Según la empresa, este arreglo permitía “que las dos semanas que se pasan en Panamá, se use para cargar carbón en los vapores a un menor precio que cuando el trabajo se hacía en unas cuantas horas, y también se aprovecha para embarcar los cargamentos

³⁹ *Ibid.*, p.55.

⁴⁰ Castillero, *Ferrocarril*, 1932, pp. 6-7.

⁴¹ Kemble, *Panama*, 1990.

⁴² *Ibid.*, pp. 194-195.

del ferrocarril y para limpiar las calderas. Así, los vapores siempre están listos para recibir a sus pasajeros en Panamá, y navegar el mismo día en que llegan a Aspinwall.”⁴³

A pesar de que fue considerable el ahorro de tiempo a través del ferrocarril de Panamá, éste no logró absorber por completo el flujo de los intercambios mercantiles.⁴⁴ La carga pesada continuó transportándose en veleros por el Cabo de Hornos, mientras que por el ferrocarril interoceánico se trasladaron los pasajeros y las mercancías de consumo y las de mayor valor en el mercado, como los metales preciosos.⁴⁵

Sin embargo, este patrón comercial sufrió una modificación en 1869, cuando se terminó de construir el ferrocarril transcontinental que cubría la totalidad de la extensión del territorio estadounidense, de su costa este a oeste.⁴⁶ Entonces la importancia del istmo de Panamá disminuyó considerablemente porque el tiempo de recorrido en ferrocarril por Estados Unidos era de 8 a 10 días (mapa 3.1).

Algunos historiadores han considerado que el auge alcanzado por el ferrocarril interoceánico se colapsó a partir de entonces, pero si bien experimentó cambios con la entrada de nuevas rutas comerciales, su papel en las comunicaciones internacionales no decayó completamente.⁴⁷ Además, cuando dieron inicio las obras para el canal interoceánico, el

⁴³ “First annual report of the Pacific Mail Steamship Company”, *Kemble Maritime Ephemera Collection*, HL, f. 22, Env. A, May, 1855, p. 9.

⁴⁴ Los cambios en los patrones comerciales por la existencia canales interoceánicos no garantizó el reemplazo inmediato de embarcaciones de vela y de vapor, pues el costo del transporte en veleros siguió siendo menor durante varias décadas de coexistencia con el vapor. Tal fue el caso de los efectos de la construcción del canal de Suez en la década de 1860. Headrick, *Tentacles*, 1988, pp. 18-48.

⁴⁵ Kemble, *Panama*, 1990, p. 207. Para el tipo de mercancías que se transportaban a través del ferrocarril de Panamá en los primeros años de la década de 1860, véase *San Francisco Custom House Records*, BL.

⁴⁶ Kemble, *Panama*, 1990.

⁴⁷ En la década de 1870, los principales productos de exportación de Panamá eran: pieles, café, Madera de varios tipos y tintes, perlas, aceite de ballena, caucho. También en esa época se empezaron a hacer envíos de plátanos a Estados Unidos. García, 2004, pp. 160-166.

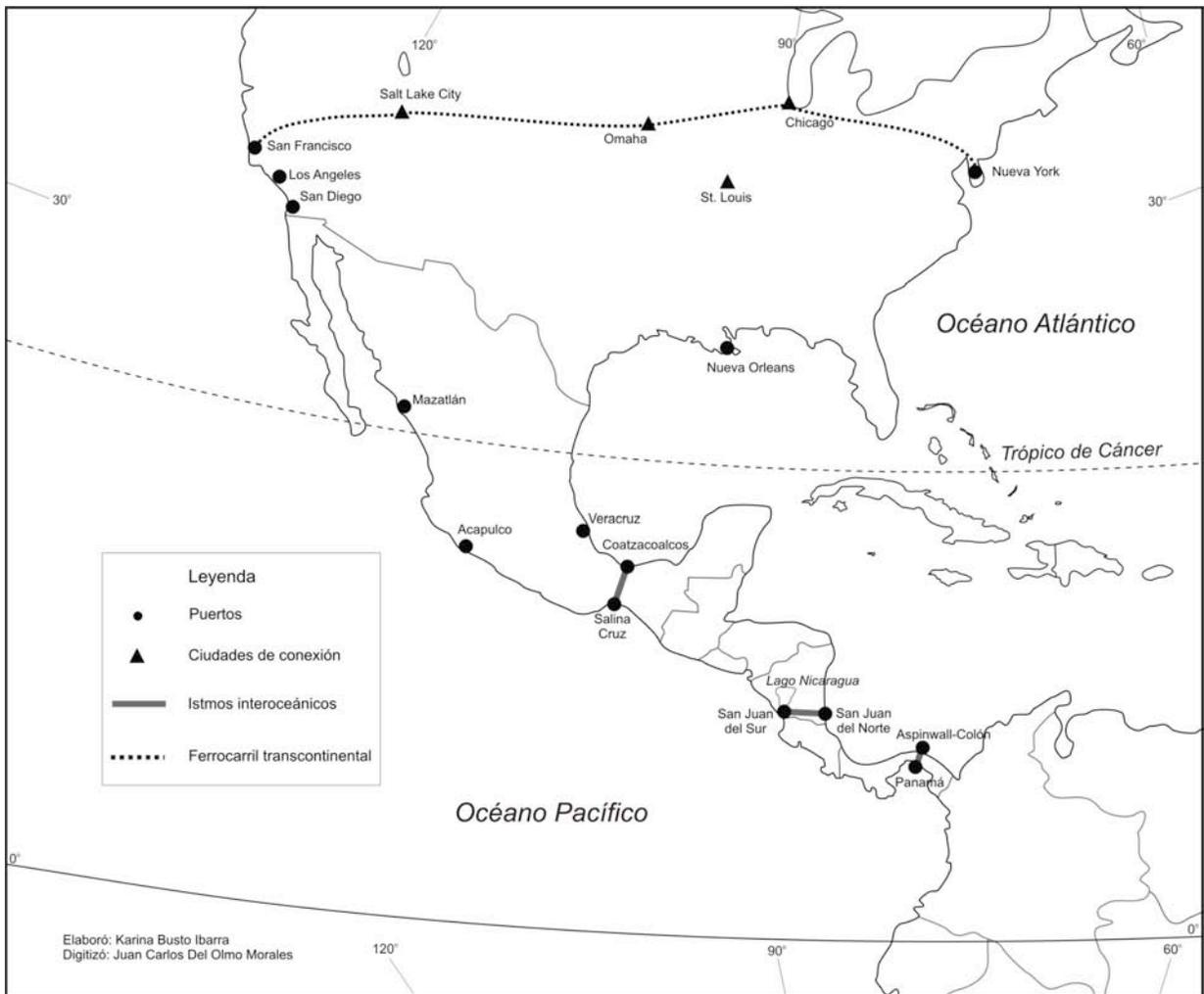
ferrocarril se utilizó para el transporte y abasto de pasajeros, trabajadores y materiales de construcción.⁴⁸

Después de un aparente desinterés sobre Panamá, en las décadas de 1870 y 1880 se empezó a considerar seriamente la posibilidad de abrir un canal a través del cual se pudieran trasladar los barcos del océano Atlántico al Pacífico, de tal manera que en las dos últimas décadas del siglo XIX se trazaron los posibles trayectos que debía seguir el canal y entraron en disputa Estados Unidos y las potencias europeas por obtener privilegios sobre el canal. Esto daría lugar a una nueva etapa en la configuración de las relaciones internacionales.

En este proceso, se entretajeron asuntos de relaciones diplomáticas y tratados en los que intervinieron intereses británicos, franceses, estadounidenses. Pero al final fueron estos últimos quienes lograron imponer su hegemonía y absorber los retos tecnológicos, políticos y económicos que representaba la construcción del anhelado canal. Esto, por supuesto, le traería grandes beneficios a Estados Unidos, sobre todo porque con ello confirmaba su posición imperial al inicio del siglo XX.

⁴⁸ A principios del siglo XX, estaban en servicio cuatro trenes de pasajeros en cada dirección, cuyos carros siempre iban llenos de trabajadores de obra y empleados de oficina que subían y bajaban de las 24 estaciones de la línea. Forbes-Lindsay, *Panama*, 1910, p. 60.

Mapa 3.1
 PRINCIPALES VÍAS INTEROCEÁNICAS EN EL CONTINENTE AMERICANO



Fuente: Kemble, *Panama*, 1990; Vance, *Capturing*, 1986.

3. La construcción del canal

El ferrocarril interoceánico tuvo éxito sólo hasta cierto punto. A pesar de cumplir una función importante en el tránsito de pasajeros y de algunos productos, aún no resolvía del todo el problema de las mercancías pesadas, ni disminuía de manera considerable los costos de fletes, de tal manera que la apertura de un canal para cumplir esta demanda era imprescindible.

La historia de la construcción del canal de Panamá se encuentra estrechamente ligada a un proceso de expansión comercial y territorial ocurrido en el siglo XIX. La búsqueda de acortar los tiempos, distancias y costos de transporte fue cada vez más apremiante y en gran parte constituyeron los motivos por los que se impulsaron proyectos de gran envergadura como lo fue un canal interoceánico en el continente americano.

Es posible identificar dos etapas en el desarrollo de las obras del canal de Panamá. La primera va de 1876 a 1900 y se distingue por haber sido promovida por una compañía francesa, a cargo de Ferdinand de Lesseps, el mismo ingeniero que en 1869 había concluido la construcción del canal de Suez. La segunda va de 1904 a 1914, que son los años en que la obra pasó a manos estadounidenses y se pudo concluir el proyecto.

El interés de Francia sobre el istmo de Panamá se remonta a la década de 1840, cuando un ingeniero francés propuso, sin éxito, la construcción de un ferrocarril y un canal. Años más tarde, en 1875 se reunió la Sociedad de Geografía de París, donde se decidió que era necesario realizar nuevas expediciones para buscar la ruta más adecuada para abrir un canal interoceánico.⁴⁹

Los años iniciales de la etapa francesa corresponden a cuestiones de decisión y puesta en marcha del proyecto. La Sociedad Civil Sindicato Turr, de la cual de Lesseps formaba parte,

⁴⁹ De Lesseps, "Panama", 1886, p. 517.

proporcionó el capital inicial para estructurar el proyecto, pagar los estudios geológicos y cartográficos, la publicidad y las investigaciones científicas necesarias.⁵⁰ La exploración francesa a Darién y el istmo de Panamá se efectuó en 1876, a cargo de Thomas Wyse. Tras concluir que la mejor vía para la construcción del canal era la misma del ferrocarril, Wyse firmó en marzo de 1878 un contrato con el presidente de Colombia para la construcción del canal. En la concesión se otorgaba el privilegio exclusivo al Turr para construir un canal a través del istmo de Panamá.⁵¹ A partir de la firma del contrato, la empresa tenía doce años para concluir la obra; su vigencia era de 99 años y sólo podría ser vendida o traspasada a un particular, y no a otro gobierno.⁵²

Después de ser aprobado el proyecto, se formó la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* de Panamá, incorporada el 3 de marzo de 1881 con de Lesseps como presidente. Ese mismo año empezaron los trabajos en el istmo: en junio ya había 200 hombres franceses o técnicos europeos y unos 800 trabajadores construyendo cuarteles, hospitales, y armando y probando el equipo nuevo.⁵³

La compañía francesa se enfrentó a múltiples adversidades. Una de ellas fue la presencia de enfermedades como la malaria y la fiebre amarilla que afectó a miles de trabajadores; otra fue la dificultad para conseguir mano de obra, de tal forma que debieron internar obreros de las Antillas que vivieron en condiciones sumamente insalubres. Finalmente, los franceses tuvieron que hacer frente a las propias dificultades de ingeniería en las

⁵⁰ Calvo y Conniff, "Proyectos", 2004, p. 296.

⁵¹ McCullough, 1977, pp. 63-65.

⁵² Calvo y Conniff, "Proyectos", 2004, p. 297.

⁵³ McCullough, 1977, p. 137.

excavaciones, control de ríos, lagos y diques, así como a la decisión entre un canal a nivel y uno de esclusas.⁵⁴

Los avances en la obra del canal avanzaban lentamente y a esto se sumaron problemas financieros. La compañía se diluyó en 1888, cayó en bancarrota por no vender suficientes bonos; pese a ello, dos años más tarde obtuvo una prórroga del gobierno colombiano para concluir el canal. Para tal efecto se creó la *Compagnie Nouvelle du Canal de Panama*, cuya concesión se mantendría vigente hasta principios de 1904.⁵⁵

La nueva compañía, sin embargo, pocos logros pudo obtener en los siguientes años debido a la dificultad de la propia construcción, a problemas con los trabajadores, y a las enfermedades que, como antes, seguían provocando muertes continuamente. Los agentes de la empresa ofrecieron sus propiedades en venta a Estados Unidos, oferta que el gobierno de este país aceptó en 1904.⁵⁶

La construcción del canal fue entonces retomada por los estadounidenses. Esta etapa se encuentra íntimamente ligada a momentos políticos de gran relevancia, como la decisión de Panamá de separarse de Colombia y declararse república independiente el 3 de noviembre de 1903.

Estados Unidos y la nueva República firmaron el tratado Hay-Bunau-Varilla el 26 de febrero de 1904. En él se estipulaba que se pagarían \$10,000,000 al gobierno de Panamá por el derecho de paso y una renta anual de \$250,000. Estados Unidos garantizaría la independencia de Panamá, a cambio de lo cual obtuvo el control absoluto sobre lo que se conoce como Zona

⁵⁴ En el Congreso de Geografía de París en 1879, geógrafos e ingenieros decidieron que la construcción del canal debía hacerse de Aspinwall a Panamá, sin túneles ni esclusas, de un océano a otro. De Lesseps, "Panama", 1886, p. 518. Sin embargo, en 1887 los franceses debieron optar por un canal de esclusas. Calvo y Conniff, "Proyectos", 2004.

⁵⁵ Calvo y Conniff, "Proyectos", p. 305.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 306.

del Canal, una línea de tierra de 16 kilómetros de ancho a los lados del canal, desde Colón hasta la Ciudad de Panamá. La franquicia y propiedades de la compañía francesa fueron compradas por el gobierno de Estados Unidos, según lo decretó el Congreso, y la transferencia formal ocurrió el 4 de mayo de 1904.⁵⁷

La administración de la Zona del Canal y la dirección de las obras quedó en manos de la Comisión del Canal Istmico (*Isthmian Canal Commission*), formada fundamentalmente por ingenieros militares estadounidenses. Sus dos tareas prioritarias eran promover la sanidad en el istmo y resolver el diseño y derrotero del canal para que tuviera capacidad de recibir el mayor número de embarcaciones.⁵⁸ Después de diversos estudios y deliberaciones, se impuso el proyecto de canal de esclusas.

Los logros en la construcción del canal durante la etapa francesa consistió en dragar cauces a nivel del mar en ambos extremos del canal, mientras que los principales trabajos de los estadounidenses, por lo menos hasta 1908, fueron la excavación de roca en el corte de Culebra. Además de lo anterior, la construcción de muelles, rompeolas, diques, faros, formaron parte del proyecto del canal, por lo que la infraestructura portuaria tanto de Colón como de Panamá debió realizarse exhaustivamente.

Conforme avanzaban las obras de construcción, se hizo necesario regular otros asuntos, como la apertura, mantenimiento, operación y protección del canal. También se estipulaba que las embarcaciones en el comercio costero de Estados Unidos no pagarían cuotas de transporte, y se definían las cuotas que debían pagar los barcos mercantes, en lastre o los buques de guerra.⁵⁹

⁵⁷ Barrett, *Panama*, 1913, p. 113.

⁵⁸ Forbes-Lindsay, *Panama*, 1910, pp. 103-120.

⁵⁹ Esto se estipuló en la ley de Panamá el 24 de agosto de 1912, Barrett, *Panama*, p. 115.

Finalmente, el canal se terminó en 1914. El 15 de agosto de ese año navegó por esta ruta la primera embarcación, el “Ancón”. Poco tiempo después, ocurrió una militarización del mismo por parte de Estados Unidos. Se creó una región militar nueva, el *Departamento del Canal de Panamá*, en 1917, que coincidió con la entrada de Estados Unidos en la Primera Guerra Mundial.⁶⁰

4. El comercio por el canal de Panamá en su primera década de operaciones

Como es frecuente en la introducción de nuevos medios de comunicación, los cambios en las rutas del comercio internacional no fueron inmediatos con la llegada del canal de Panamá. En parte por un proceso de reacomodo, pero también por el efecto del estallido de la Primera Guerra Mundial. Si bien en los años iniciales tras la apertura del canal no se observaron grandes transformaciones, en las décadas siguientes la navegación y el comercio aumentaron considerablemente.⁶¹

Como era de suponerse, el impacto comercial y estratégico del canal fue mayor para Estados Unidos que para cualquier otra nación. Con el canal en funcionamiento, el mayor beneficio para ese país fue el uso de una ruta marítima corta, barata y rápida para el transporte entre sus costas del Atlántico y del Pacífico. A través de la vía interoceánica, además, sería posible el traslado de tropas de un océano a otro con mayor facilidad.

⁶⁰ Conniff, “Panamá”, 2004, p. 32. El primer barco que navegó el canal fue el “Ancón”, el 15 de agosto de 1914.

⁶¹ Debido a la Primera Guerra Mundial, el tráfico se mantuvo relativamente bajo hasta 1918, con sólo cuatro o cinco embarcaciones diarias, en promedio menos de 2,000 barcos anuales. El traslado de tropas al Pacífico ocurrió hasta julio de 1919, espectáculo que Theodore Roosevelt había imaginado hacía tiempo. Diez años después de su apertura, el canal manejaba más de 5,000 barcos al año, lo cual representaba un tráfico casi igual al de Suez. McCullough, *Path*, 1977, p. 611.

Algunas de las mercancías que empezaron a transportarse por medio del canal de Panamá desde 1914 fueron, en la ruta hacia el este, nitratos, procedentes de Sudamérica con destino al sureste de Estados Unidos, en particular a Norfolk, Virginia, donde se usaban como fertilizantes en la zona de cultivo de algodón; poco más de la mitad de los nitratos se enviaron a Europa y a otros países.⁶²

En ese primer año y durante los siguientes se enviaron también maderas, granos procedentes de la costa oeste de Canadá y destinados al mercado europeo; azúcar importada de Hawai y de las islas Filipinas; petróleo de California a partir de 1922, casi todo destinado a los puertos de la costa atlántica de Estados Unidos, este producto sólo se mantuvo en el mercado unos cuantos años, pues en 1930 California dejó de hacer envíos de petróleo.

En la ruta inversa, es decir, del Atlántico al Pacífico, también se envió petróleo destinado a los puertos del lejano Oriente y Australia. Además, se exportaba el algodón, fundamentalmente para distribuirse en Japón. Al Pacífico también se mandaba carbón de Virginia, en especial para San Francisco, aunque también había cargamentos de Cardiff (Wales) a Columbia Británica y Perú. Envíos de hierro se hacían de la costa este de Estados Unidos y de Alemania a Chile.⁶³

Por otra parte, había múltiples productos bajo el rubro de mercancías generales que iban del Atlántico al Pacífico. Esto reflejaba la dependencia de los estados de Oregon, California y Washington de los territorios industrializados del este para recibir bienes manufacturados de muchas variedades. En estas primeras décadas de entrada en funciones del canal de Panamá el

⁶² Mason y Rowlands, "Panama", 1938, p. 329.

⁶³ Entre 1914 y 1918 Japón consumía el 2 por ciento del algodón estadounidense y entre 1924 y 1929 incrementó su consumo a 7%. *Ibid.*, pp. 333-334.

comercio costero de Estados Unidos aumentó considerablemente, incluso entre 1929 y 1936, a pesar de la depresión económica generalizada en el país.⁶⁴

Con estos ejemplos es posible observar que, lejos de constituir una gran obra para el mundo entero, como se había previsto, en sus primeros años el canal de Panamá sirvió a los Estados Unidos para unir sus costas e imponer su hegemonía en el continente americano. El proceso de consolidación de la nueva ruta sería paulatino y tendría mayores efectos décadas más tarde.

En relación con los puertos mexicanos es posible advertir que la llegada del canal interoceánico no afectó su comportamiento (véase el capítulo 8). En todo caso, el canal de Panamá sólo representó una competencia directa con Salina Cruz, que se había convertido en una ruta internacional a partir de la construcción del ferrocarril de Tehuantepec. Durante los primeros años del siglo XX el puerto oaxaqueño logró situarse como la vía más rápida para comunicar ambas costas del territorio estadounidense, lugar que sólo Panamá estaría en condiciones de arrebatarse en el transcurso de los años.

En cambio, el impacto del canal se dejó sentir entre los puertos californianos, que entraron en competencia por el control de las comunicaciones en el Pacífico. Tal fue el caso de Los Ángeles, donde se encontraban asentados prominentes empresarios que dieron un fuerte impulso a la construcción del canal de Panamá y, en conjunto, promovieron la edificación de un gran puerto moderno en la bahía de San Pedro, con diques, rompeolas, muelles y ferrocarriles.⁶⁵ Desde su perspectiva, la posición estratégica de Los Ángeles con respecto al canal de Panamá, lo hacían el sitio idóneo para conectarse con el mundo entero.⁶⁶ En efecto, el

⁶⁴ *Ibid.*, p. 337.

⁶⁵ Miller, "Competition", 1937; *Port*, 1913, pp. 19-30.

⁶⁶ En un análisis sobre la importancia de Los Ángeles en las comunicaciones intercontinentales, la Comisión de la Bahía de la Ciudad proponía que la gran ruta entre Panamá y el Oriente pasaba cerca de Los Ángeles. Este puerto

impulso a este puerto californiano actuaría en detrimento del de San Francisco, cuyo papel hegemónico que había mantenido durante largas décadas, se vería disminuido por el empuje de Los Ángeles y, más tarde, también por el desarrollo de San Diego.

5. El eje San Francisco–Panamá en la geopolítica del siglo XIX

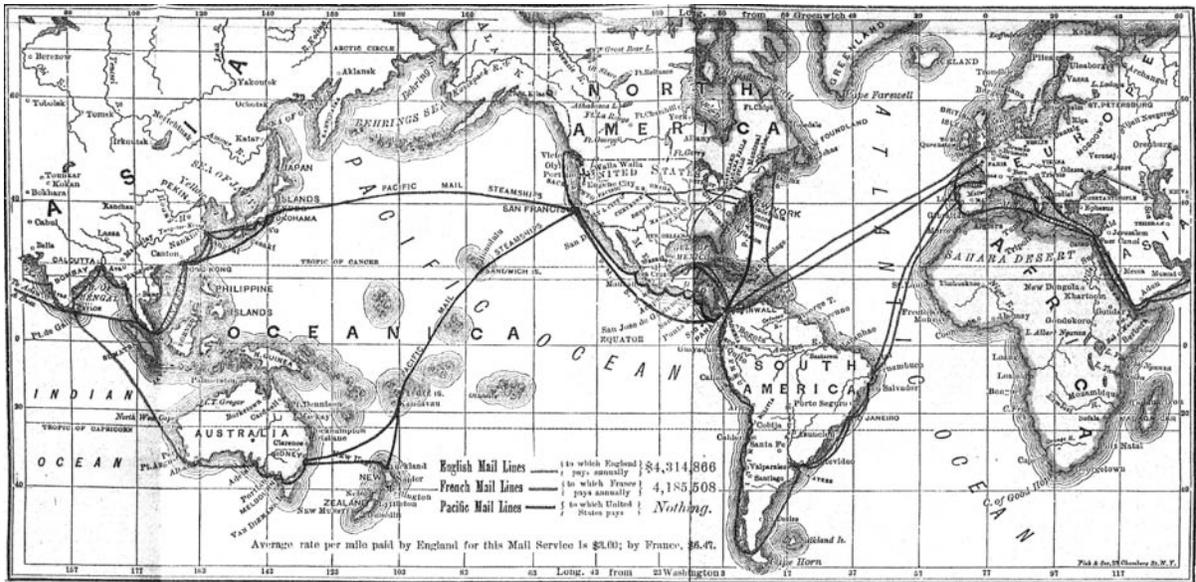
Uno de los resultados más sobresalientes de la aparición del eje San Francisco–Panamá fue el fomento a la apertura de rutas que modificaron por completo el mapa de las comunicaciones y el comercio a nivel mundial. Con ello, se transformaron también los tiempos de recorrido de embarcaciones, de correo, de mercancías y de personas, y así países y continentes entraron en una nueva fase de interrelaciones (mapa 3.2).

Aunado a lo anterior, el eje San Francisco–Panamá constituyó un asunto de geopolítica. El expansionismo estadounidense a lo largo del siglo XIX tuvo grandes alcances en distintos momentos y dimensiones. Esto se expresó en la compra de la Louisiana y de Oregón, en la adquisición de Texas, de Nuevo México, de Arizona y de California después de la guerra contra México, y en la compra de Alaska. Asimismo, el dominio del paso transistmico de América Central, la expansión hacia el Pacífico y la dominación de las rutas comerciales en el continente americano fueron temas de gran interés geopolítico.⁶⁷

se conectaba, en el Pacífico, con Sitka, Panamá, Callao, Valparaíso, Yokohama, Manila, Honolulu, Tahiti, Samoa, Sidney; en el Atlántico, vía Panamá, con Nueva York, Liverpool y Manila, Hongkong y Yokohama, a través del estrecho de Gibraltar. Véase el mapa incluido en *Port*, 1913.

⁶⁷ Merk, *Monroe*, 1972; Meinig, *Shaping*, 1998, vols. 2 y 3.

Mapa 3.2
 RUTAS DE CORREOS INTERNACIONALES EN 1876



FUENTE: *National*, 1877.

Para los estrategas y comerciantes estadounidenses era claro que el control del mercado en el Pacífico garantizaría también el dominio político. De ahí que desde una época temprana existiera la preocupación por utilizar las rutas más convenientes para los intercambios. En 1853 ya se vislumbraba que la comunicación con China cambiaría la geografía de los intercambios en el mundo. La propuesta de la creación de una compañía naviera que comunicara a San Francisco con algún punto de China, vía las islas Sandwich, provino de la compañía *Oriental and Pacific Steam Navigation*, cuyos argumentos para recibir apoyo financiero por parte del gobierno estadounidense, se basaban en las siguientes afirmaciones:

Nuestra relación con los estados del Pacífico debe ser tan estrecha con Asia y las islas como lo es la de los estados del Atlántico con Europa y las Indias Occidentales. Este cambio relativo no sólo afecta profundamente la política comercial de los Estados Unidos, sino la de todos los poderes marítimos de la Tierra. Estados Unidos se encuentra entre los dos mares que bañan al mundo, y su posición parece situarla como su árbitro comercial y político.⁶⁸

En una compilación de artículos de la prensa californiana, publicados entre marzo y noviembre de 1860 y dedicados al tema de la navegación a vapor a través del Pacífico, es notable la insistencia de los comerciantes estadounidenses por acaparar el mercado de China y Japón y desplazar a los otros países europeos del comercio con el lejano Oriente. Bajo esta visión, es de especial interés el papel hegemónico que podía jugar el puerto de San Francisco y la capacidad que tenía de competir con las rutas existentes entre Europa y China a través del canal de Suez.

Con vapores de Shanghai a San Francisco, dominamos todo el comercio de la costa americana del Pacífico, y desde este punto tendrá salida todo cargamento de moneda a China. Nuestra plata y oro, también, tomarán la ruta directa, en vez de la ruta vía Londres y Suez, y nuestros comerciantes obtendrán el beneficio de su transferencia y transporte.

El subsidio que el gobierno otorgue a los vapores creará para nuestra nación una marina de vapor en el Pacífico, suficiente en tiempos de paz para nuestro comercio, y en la guerra para nuestra protección. No existe otra manera por la cual nuestro gobierno pueda crear una marina en el Pacífico.⁶⁹

⁶⁸ *Memorial of the Oriental and Pacific Steam Navigation Co., for a mail route between San Francisco and China, via Sandwich Islands*, San Francisco, San Francisco Herald, 1853, HL, HM-42356.

⁶⁹ Nota del periódico *Bulletin*, en *The San Francisco Commercial Press on a Steam Mail across the Pacific*, San Francisco, Towne & Bacon Printers, 1861, p. 19. HL, Rare Books Collection, no. 42357.

La línea de vapores de San Francisco a China se estableció por fin en el año de 1867, como un nuevo itinerario de la *Pacific Mail Steamship Company* que para entonces controlaba por completo la ruta de San Francisco a Nueva York, vía el istmo de Panamá. Más tarde, en 1874 se estableció la *Occidental and Oriental Steamship Company*, propiedad de las empresas ferroviarias *Central Pacific* y *Union Pacific* de Estados Unidos.

Las compañías navieras tuvieron una relación directa con el transporte ferroviario que conectaba a la costa oeste de Estados Unidos con el resto del país; esta combinación en el transporte marítimo y terrestre garantizó a las grandes navieras el dominio comercial en los intercambios transpacíficos.⁷⁰

La apertura de la ruta al Oriente por parte de la *Pacific Mail* coincidió con el término del ferrocarril transcontinental de Estados Unidos en 1869, la primera línea que se construyó de Nueva York a San Francisco vía Chicago-Omaha-Salt Lake City.⁷¹ Con esto se inauguraba una nueva vía interoceánica en el continente americano que reducía los tiempos de recorrido, de traslado de mercancías y de información entre mercados distantes, pero que quizá no tuvo el impacto deseado porque otras rutas internacionales fueron también abiertas al comercio.

Tal fue el caso de la apertura del canal de Suez en ese mismo año de 1869, que significó una completa revolución en los transportes del mundo. El canal vino a modificar las relaciones intercontinentales al disminuir considerablemente la distancia, el tiempo y los costos de transporte entre Londres y el continente asiático. Si bien esta vía de comunicación tardó unos años en imponerse sobre la navegación mundial, con el paso del tiempo el avance en la

⁷⁰ Sobre la relación entre las compañías navieras y ferroviarias en Estados Unidos, de 1867 a 1914, véase Kemble, "Transpacific", 1949.

⁷¹ Las otras líneas al Pacífico fueron: la *Atchison, Topeka and Santa Fe*, que llegó a Los Ángeles en 1882; la *Southern Pacific*, que comunicó a Nueva Orleans con San Diego y Los Ángeles en 1883; y la *Northern Pacific*, que ligó a Chicago con Seattle en 1883. Sobre las fases de construcción de las líneas ferroviarias transcontinentales, véase Vance, *Capturing*, 1986.

tecnología de vapores e infraestructura portuaria, así como el crecimiento del comercio, daría origen a una nueva geografía marítima.⁷²

La modificación en las rutas del comercio internacional traerían como consecuencia una nueva etapa en el desarrollo del mundo del Pacífico y su influencia global. De tal forma que Estados Unidos se mantuvo en competencia comercial y política con los imperios europeos y, al igual que en el Golfo de México y el Caribe,⁷³ consideró que debían extender su dominio al Pacífico. La perspectiva expansionista y de competencia mercantil tendría cada vez más fuerza con el transcurso de los años. Para Estados Unidos, California tenía un gran significado, pues su posición estratégica, de cara hacia el océano Pacífico, le permitiría mantener un control sobre la navegación, así como el dominio geopolítico de una vasta región.

China, Japón, India, no sólo eran territorios de valor comercial, sino también geoestratégico. Por ello las discusiones en torno a la navegación por el Pacífico fueron determinantes desde la década de 1860, pues al promocionar la necesidad del movimiento de personas, correos y mercancías a través de las compañías navieras, se lograba paulatinamente un dominio de un océano que todavía para mediados del siglo XIX estaba en proceso de expansión, definición e integración.

En este contexto, el canal de Panamá también jugó un papel importantísimo en el expansionismo estadounidense del siglo XIX. El control de este paso interoceánico le daría a Estados Unidos las ventajas necesarias para tener un control militar y para canalizar el

⁷² La distancia, por ejemplo, entre Londres y Bombay vía el Cabo de Hornos era 19,775 kilómetros, mientras que por el canal de Suez se redujo a 11,619 kilómetros, es decir, 41%; de Londres a Calcuta la distancia se redujo en 32%, a Singapur en 29%, a Hong Kong en 26% y a Sydney sólo en 4%. Para Headrick, la apertura del canal de Suez fue determinante para el desarrollo de tecnología organización marítima, que a su vez influyeron en el comercio mundial, todo lo cual se analiza en función de los instrumentos de dominación de los imperios. Daniel R. Headrick, 1988, *Tentacles*, pp. 18-48.

⁷³ Sobre algunos elementos de geopolítica en el caso del Caribe mexicano, véase Muñoz, *Geopolítica*, 2001.

comercio entre las costas del Atlántico y el Pacífico en el continente americano, donde podría conservar su hegemonía sin fuertes competidores.

En 1879 el presidente estadounidense Rutherford B. Hayes aseguró que un canal cambiaría las relaciones geográficas entre las costas del Atlántico y del Pacífico de Estados Unidos y entre éste y el resto del mundo.⁷⁴ Para Francia, también involucrada en este asunto, la apertura de mercados era un asunto de extremo significado, pues abría una ruta para que Europa realizara transacciones comerciales con las costas de norte de China, Japón y Australia.⁷⁵

Por otro lado, Alfred T. Mahan, uno de los principales exponentes de la geopolítica estadounidense de fines del siglo XIX, escribió sobre la importancia del canal de Panamá. Según Mahan, éste debía formar parte de la línea costera de los Estados Unidos, y su apertura conduciría decisivamente al desarrollo del poder marítimo sobre el Pacífico. Dos efectos serían inmediatos en este dominio: uno civil y otro militar. En el primer caso, contribuiría al poblamiento de las costas del Pacífico en Norte y Sur América, lo cual repercutiría en un aumento del comercio; en cuanto a lo militar, el efecto sería la facilidad y rapidez con que se podría pasar de un océano a otro cuando fuese necesario.⁷⁶

Mahan agregaba, además, que la importancia militar o estratégica del canal de Panamá era que se convertiría en la cuerda vital en ese sistema de transferencias, mediante el cual la marina estadounidense podría llegar rápidamente a apoyar a alguna de las costas para su defensa. Para Mahan, “el canal de Panamá será la puerta de entrada al Pacífico Oriental, así como el canal de Suez es para el Oeste. [...] El gran efecto del canal de Panamá será el

⁷⁴ Citado en Herbert, “Panama”, 1913, p. 252.

⁷⁵ De Lesseps, 1886, p. 519.

⁷⁶ Mahan, “Panama”, 2005, pp. 230-232. Mahan se convirtió en uno de los más afamados estrategas de la marina estadounidense por sus consideraciones en torno a la fuerza naval. Desde su perspectiva, ésta se encontraba directamente relacionada con el poder político y, por tanto, había que fortalecerla.

fortalecimiento indefinido de las instituciones anglosajonas sobre las costas del Pacífico, desde Alaska hasta México, con el aumento de habitantes y el posterior incremento del tráfico marítimo y del comercio.”⁷⁷

Los sucesos históricos del siglo XX demostraron que, en efecto, Estados Unidos logró extender su superioridad en algunas zonas del Pacífico, siendo el dominio del canal de Panamá lo que mayores beneficios le otorgó para posicionarse como la potencia hegemónica en el continente americano.

⁷⁷ *Ibid.*, pp. 248-252.

SEGUNDA PARTE

LOS PUERTOS DEL PACÍFICO EN EL EJE SAN FRANCISCO–PANAMÁ

El surgimiento del eje San Francisco–Panamá fue un suceso relevante para los puertos del Pacífico mexicano. A pesar de que algunos de estos tenían cierta tradición marítima porque habían sido abiertos desde la época colonial o desde las primeras décadas del siglo XIX, la aparición de aquella ruta marítima internacional en 1848 significó una nueva etapa en el desarrollo portuario del Pacífico.

Uno de los efectos casi inmediatos fue la formación de un sistema de navegación y comercio, definido por la conexión entre el puerto californiano y el istmo panameño; en él participaron los puertos mexicanos, pero también se crearon nuevas rutas de cabotaje a través de las cuales se conectaban las ciudades costeras. Con el fin de entender el funcionamiento de este sistema se explican los elementos de clasificación que hicieron posible la distinción entre nodos primarios, estratégicos, secundarios y de escala, de tal forma que se aprecia la participación de 16 puertos que tuvieron una función específica dentro del sistema.

Es preciso aclarar que en esta parte de la tesis se presentan argumentos para discutir por qué un puerto se distinguió como primario y otro estratégico o de escala, pero aquí no se presentan datos cuantitativos. Esta información será analizada en un capítulo más adelante (capítulo 8), donde se verán incorporadas algunas variables que permiten comprobar la pertinencia de la clasificación aquí propuesta.

Con base en la distinción de los puertos, se han escogido tres casos para analizar detalladamente: San Francisco, Mazatlán y Acapulco. Para cada uno se presentan temas

similares, como su situación en los primeros años en el contexto de la fiebre del oro, la formación de su espacio urbano, su hinterland y las comunicaciones marítimas y terrestres, así como el comercio y la infraestructura comercial. Dentro de este último rubro se han incluido elementos que explican la dinámica interior de los puertos, tales como los comerciantes, los productos de importación y exportación, las industrias, el comercio local y el sistema crediticio.

Estos rasgos generales son útiles para observar los tres puertos que tuvieron un desarrollo singular: San Francisco como la ciudad portuaria de mayor jerarquía en toda la franja costera del Pacífico en el continente americano, y centro de acopio y redistribución de mercancías; Mazatlán como el único puerto primario en el litoral mexicano, cuya zona de influencia y capacidad comercial fueron los principales atributos que le permitieron mantener una jerarquía con respecto a los demás puertos mexicanos del Pacífico; y, finalmente, Acapulco, ciudad que aparentemente se mantuvo estancada durante el siglo XIX, pero que en realidad cumplió una función estratégica en el ámbito internacional y fue de suma importancia para su zona de influencia.

Ninguno de estos tres puertos puede ser representativo para explicar la dinámica de los demás centros portuarios que formaron parte del sistema del Pacífico, pero sí son ejemplo de la importancia de asentamientos urbanos cosmopolita que sirvieron como sitios de enlace entre espacios marítimos y terrestres, nacionales e internacionales.

CAPÍTULO IV

SISTEMA PORTUARIO DEL PACÍFICO

En este capítulo se analizan los principales elementos que permiten definir un sistema portuario. En el primer apartado se elabora una revisión de los estudios que han propuesto sistemas portuarios en otros países. En la segunda parte se presentan elementos que contribuyeron a la incipiente formación de un sistema portuario en el Pacífico mexicano; para esto se destacan los antecedentes que dieron lugar a la existencia de redes marítimas en el Pacífico en la época novohispana.

El tercer apartado se hace una propuesta para considerar a los puertos del Pacífico como parte de un sistema. Aquí se presenta un esquema para explicar cómo el sistema fue cambiando a lo largo del periodo de estudio, para dar lugar a una distinta configuración espacial.

Finalmente, en la última parte se proporcionan los elementos que me han permitido caracterizar a las ciudades portuarias mexicanas y detectar las jerarquías existentes entre ellas. Aquí sólo se toman en cuenta los criterios de clasificación, mientras que más adelante, en el capítulo 8, se hará el análisis con fuentes estadísticas que permiten corroborar las ideas ahora expuestas. En esta sección se proporciona una breve explicación de la distinción que se ha hecho entre puertos primarios, estratégicos, secundarios y de escala.

1. Aproximación al concepto de sistema portuario

Un puerto es un sitio de contacto donde bienes, personas y culturas se transfieren entre los espacios marítimos y terrestres. Es un nudo donde convergen las líneas de transporte de mar y tierra. El tráfico significa prosperidad no sólo para el puerto sino también para la ciudad y la región adyacente.¹

Una característica de los puertos, así como de las ciudades en general, es su condición cambiante y su continuo dinamismo. Una ciudad portuaria refleja en su naturaleza un amplio rango de factores relacionados con el transporte en muchas escalas, desde locales hasta globales, así como influencias urbanas que contraen, estimulan o diversifican su crecimiento. Generalmente los puertos funcionan como punto de entrada y salida o como nodo dentro de una red de transporte, de tal forma que se encuentran vinculados con otros puertos, ciudades y regiones.²

Así, ningún puerto es un fenómeno aislado, sino que pertenece a un grupo de puertos, jerarquía o complejo que está funcionalmente relacionado en una escala local, nacional o internacional. Un puerto es también un fenómeno dinámico, que a lo largo del tiempo cambia en su morfología, funciones y estatus,³ y suele formar parte de un sistema de transportes integrado. En dicho sistema puede ocurrir una concentración portuaria, que significa que la estructura de los puertos surge como resultado del aumento de su importancia en un tiempo dado; también existen centros portuarios de dominio sostenido, que son aquellos que logran mantener su liderazgo dentro del sistema a lo largo de una extensa temporalidad.⁴

¹ Weigend, "Some", 1958.

² Hoyle, *Ports*, 1997.

³ *Ibid.*, p.34.

⁴ Así lo propone Hoyle, *Ibid.*, pp. 34-35.

El concepto de sistema portuario se ha aplicado a diferentes casos de estudio en diversas regiones del mundo. Existen trabajos donde se considera la participación de un conjunto de puertos que pertenecen a países diferentes y que sin embargo tienen una estrecha relación entre sí; ya sea por razones históricas, geográficas o económicas, forman parte de un mismo sistema. Ejemplo de ello son los estudios de los puertos del este de África,⁵ o de las investigaciones sobre la región del Caribe, donde se integran localidades de varias naciones.

En un estudio de Brian Hoyle sobre el sistema portuario del este de África se demuestra el desarrollo, la competencia y la interdependencia entre puertos de distintos países que se interrelacionan entre sí. El autor considera la calidad del transporte entre los puertos y sus zonas de influencia, en directa relación con el aumento del tráfico marítimo. Mediante el análisis de varios puertos llega a distinguir la función de cada uno de ellos dentro del sistema. El autor observa la relación dinámica que conecta a puertos, hinterland y áreas de economías nacionales, partiendo de la premisa de que la concentración portuaria es, en primer lugar, resultado de una inversión en facilidades portuarias y su relación con la infraestructura de transporte; segundo, que la posición competitiva de un puerto es crítica para que sobreviva comercialmente; tercero, que hay un grado considerable de continuidad entre pasado y presente en términos de factores, procesos e interrelaciones.⁶

En el caso del Caribe, es notoria la reciente publicación de un texto dedicado al mundo portuario del Gran Caribe, formado por las Antillas mayores y menores y las costas continentales del Golfo de México y el mar Caribe. Este espacio es concebido como una subregión del Atlántico que comparte elementos geográficos, económicos y culturales específicos.⁷

⁵ *Ibid.*

⁶ *Ibid.*, p.58.

⁷ von Grafenstein, *Golfo-Caribe*, 2006; García y Guerra, *Habana/Veracruz*, 2002.

Por otra parte, existen estudios sobre regiones aún más extensas en las que se incorporan puertos de grandes sistemas oceánicos, entre ellos, encontramos los trabajos sobre el mar Mediterráneo,⁸ los mares asiáticos,⁹ el sistema Atlántico o el sistema del Pacífico. En algunos casos estos conceptos no se refieren sólo a cuestiones portuarias, sino a relaciones políticas, económicas y sociales mucho más complejas que no necesariamente se limitan a los centros costeros.

El concepto de sistema atlántico es complejo por la serie de temáticas y regiones geográficas que pueden abordarse desde distintos ángulos. El estudio de los imperios coloniales, la expansión europea, el comercio atlántico de esclavos, entre otros temas de magnitud global, pueden insertarse dentro de esta definición. Sin embargo, el término sistema se ha limitado a separarse en sub-áreas, en el sentido de varios sistemas atlánticos que existen paralelamente.¹⁰

Un sistema debe tener elementos en común que unifican a las partes que lo componen, por ejemplo, las comunicaciones, el intercambio de bienes, gente e ideas, intereses comunes, reciprocidad, aún si existen estructuras de poder políticas diferentes. Lo cual quiere decir que un sistema de redes requiere cierto grado de apertura y policentrismo para que exista como tal.¹¹ Es decir, se trata de una región organizada con distintos centros políticos, sociales y financieros que forman parte de un mismo sistema.

En contraparte con el Atlántico, el sistema del Pacífico también ha recibido cierta atención, aunque de menor envergadura. Dennis O. Flynn y Arturo Giráldez han propuesto el concepto de mundo del Pacífico (*Pacific World*) y editado varios libros en los que se incorporan

⁸ Braudel, *Mediterráneo*, 1997.

⁹ Broeze, *Brides*, 1989; Broeze, "Ports", 1996.

¹⁰ Pietschmann, *Atlantic*, 2002, p. 38. Para un análisis metodológico sobre el concepto de "historia atlántica", véase Bailyn, *Atlantic*, 2005; Véase también Knight y Liss, *Atlantic*, 1991.

¹¹ Pietschmann, "Introduction", 2002, p. 40.

artículos relacionados con la expansión en este mar desde la época colonial hasta el siglo XX.¹² Por su parte, Matt Matsuda sugiere que la complejidad de la historia del Pacífico deriva en la cantidad de pequeñas islas, grandes mares, y múltiples tránsitos. De ahí que el Pacífico haya sido imaginado en diversas ocasiones. También considera que la historia del Pacífico se compone de historias que se forman desde la producción académica, pero también del activismo político, las artes y la literatura, todo esto en referencia a los estudios de las islas oceánicas y su desarrollo histórico a partir de los viajes de James Cook a Australia y Nueva Zelanda en el siglo XVIII.¹³

De igual forma, otros autores se han encargado de examinar casos específicos de sistemas portuarios dentro de un mismo país. Son destacados los trabajos sobre España, Inglaterra, India y Estados Unidos.¹⁴

En los estudios sobre España, Agustín Guimerá distingue dos etapas de desarrollo portuario: el Antiguo Régimen y el Estado liberal de los siglos XIX y XX, en cuyo análisis deben intervenir factores de tipo geográfico, institucional, económico, técnico y sociocultural. A partir de estos elementos es posible detectar los grados de integración y cambios en los puertos que forman parte de la península ibérica.¹⁵

Para el caso británico, Gordon Jackson ha distinguido tres fases del sistema portuario. La primera de ellas la ubica en un largo periodo desde 1066 hasta 1600, en el cual Londres tuvo una participación predominante. La segunda va de c.1690 a 1840 y se distingue por la construcción de infraestructura portuaria y de puertos artificiales necesarios para tipos específicos de embarcaciones o de comercio. La última fase va de 1870 a 1913, caracterizada por el incremento

¹² Flynn y Giráldez, *Pacific*, 2001; Flynn, Frost y Latham, *Pacific*, 1999.

¹³ Matsuda, "Pacific", 2006.

¹⁴ Sobre los sistemas portuarios de España e Inglaterra véanse los trabajos de Guimerá, "Sistema", 1996; Price, "Competition", 1996; Jackson, "British", 1996; Price, "Economic", 1974. Sobre India y Estados Unidos, véase Banga, *Ports*, 1992.

¹⁵ Guimerá, "Sistema", 1996.

en el volumen de una gran variedad de artículos de importación y exportación, del aumento en las embarcaciones para transportarlos y del suministro de facilidades portuarias para albergar a los barcos. En esta fase es la de los vapores y los ferrocarriles, que se distingue por dos cambios sustanciales: 1) una dramática transformación en la composición del comercio y en el tipo de embarcaciones que tendieron a la concentración del tráfico en los puertos principales con ventajas competitivas; 2) dichas ventajas surgieron no sólo del desarrollo de los hinterlands o de las conexiones con el exterior, sino de cambios en el sistema de transporte interno y en las propias características físicas de los puertos.¹⁶

En India, a su vez, Atiya Habeeb Kidwai ha estudiado el sistema portuario, en donde la configuración del sistema ha experimentado a través de su historia cambios importantes que van de la costa oeste a la del sur y después al este. Para medir este comportamiento, el autor calcula el tonelaje de los puertos y la carga manejadas por cada uno de ellos, y concluye que cada puerto experimenta periodos de crecimiento y recesión, determinadas por su propio devenir y por lo tanto deben ser estudiados de manera individual.¹⁷

Dentro de los trabajos sobre sistemas portuarios destacan dos ejemplos de análisis funcional de los puertos. Uno de ellos es de Jacob Price sobre el sistema británico. Price examina la situación privilegiada de Londres como capital del país, ciudad más grande y con más movimiento, así como el nodo central de comunicaciones, el centro financiero y el principal mercado de dinero. Pese a esto, Londres experimentó competencia con otros puertos en los siglos XVII y XVIII, la cual puede estudiarse a partir del tonelaje de registro y de la entrada y salida de embarcaciones, y también a partir del tipo y volumen de mercancías. Liverpool dominó en el comercio de esclavos; en Glasgow se encontraban las principales firmas importadoras de tabaco,

¹⁶ Jackson, "British", 1996, pp. 76-88.

¹⁷ Kidwai, "Conceptual", 1992.

y Bristol era el segundo puerto en importancia. El siglo XIX traería modificaciones importantes en los intercambios, con la entrada en el mercado de la extracción y venta de carbón, que condujo a una especialización de puertos menores y a la transformación de Liverpool como la mayor fuerza marítima.¹⁸

El otro estudio de tipo funcional es el propuesto por Brian Hoyle para el caso africano, quien observa a las ciudades portuarias con el fin de explicar el desarrollo entre un grupo de asentamientos costeros vinculados entre sí mediante la competencia o la complementariedad. Tanto Hoyle como Price, favorecen un acercamiento particular y a la vez global de un sistema portuario, donde cada centro cumple un papel específico.

En general, las investigaciones mencionadas proponen una visión de conjunto para explicar la articulación de un sistema de enlaces e integración regional a través de los puertos, tomando en consideración aspectos geográficos, económicos, políticos, sociales y culturales, o bien favoreciendo algunos de estos elementos. La visión de larga duración de estos fenómenos o el periodo que corresponde a la era de la navegación de vela y a la de los buques de vapor son algunas formas de adentrarse al tema.

Se entiende así que el desarrollo de puertos y la formación de sistemas es un proceso dinámico y cambiante que obedece a una realidad específica dentro de un espacio y tiempo determinados. En el Pacífico mexicano es posible detectar la existencia de un sistema portuario en el siglo XIX, tema que nos ocupa en las siguientes páginas.

¹⁸ Price, "Competition", 1996.

2. Un sistema portuario en formación

Durante buena parte del periodo colonial sólo dos puertos estaban autorizados para comerciar con otros del exterior: Veracruz en el Golfo de México y Acapulco en el océano Pacífico. Este último se abrió al comercio en el siglo XVI, como puerta de acceso y comunicación con las islas Filipinas. A partir de entonces una nueva red de navegación surgió entre España y las islas, con Acapulco como sitio de enlace.

En el Pacífico, a pesar de las restricciones impuestas por la corona que mediante diversos mecanismos limitaba el tráfico entre sus colonias,¹⁹ se realizaron de manera ilegal intercambios entre Acapulco y otros puertos de América del Sur. Particularmente, se comerciaba el cacao entre Guayaquil, Callao, Acapulco y otros puertos, según Ruggiero Romano “desde San Blas hasta Valparaíso e incluso Chiloé”, lo cual “plantea la cuestión del tráfico interamericano a lo largo del Pacífico.”²⁰

Así, “se fue formando de modo gradual una importante red de comunicaciones marítimas y terrestres entre los diferentes espacios americanos, incluso entre regiones muy lejanas entre sí.”²¹ En este contexto, Acapulco adquirió importancia como abastecedor de mercancías asiáticas en Nueva España, Nueva Granada y Perú.²²

El planteamiento del comercio interamericano nos permite comprender cómo las rutas marítimas de origen colonial –aunque de manera restringida–, mantuvieron una relación con otros puertos del mismo continente y no solamente con España.

¹⁹ Por lo menos hasta 1778, año en que se proclamó el libre comercio.

²⁰ Romano, *Mecanismos*, 2004, p. 302.

²¹ *Ibid.*, p. 299.

²² *Ibid.*, p. 304.

Puertos menores como Valle de Banderas, Chacala, Matanchel, Mazatlán y Guaymas tuvieron una pequeña participación en la navegación de cabotaje, pero perdieron su importancia cuando se fundó el puerto de San Blas en 1768, como resultado de las medidas de apertura comercial originadas con las reformas borbónicas. Esta fecha marca el fin de las restricciones al comercio inter-colonial directo y el inicio de la expansión hacia el Pacífico Norte.²³

El establecimiento de una estación naval en San Blas fortaleció el asentamiento misional en la Alta California,²⁴ y el puerto se convirtió en el centro articulador del noroeste, favoreciendo los intercambios entre los puertos del Golfo de California (Guaymas, Loreto, La Paz y Mazatlán), y el tráfico con otros sitios lejanos como Panamá, Guayaquil, Realejo, Lima, de los cuales llegaban gran variedad de mercancías, sobre todo manufacturadas.²⁵

El comercio exterior de San Blas adquirió importancia durante las guerras de Independencia. Justamente entre 1811 y 1816, después de que el puerto obtuvo permiso para realizar intercambios mercantiles con Panamá, diversas embarcaciones procedentes de este último punto entraron al puerto novohispano. Esto propició un incipiente tráfico que reanimó regiones hasta antes apartadas y dependientes del abasto de la Ciudad de México, tales como la Nueva Galicia o sitios localizados en el Golfo de California. Al mismo tiempo, se formó una red marítima de comercio marítimo en el Pacífico que contribuyó al incipiente desarrollo de puertos en el noroeste de la Nueva España.²⁶

Después de la Independencia de México se abrieron nuevos puertos al comercio exterior y de cabotaje, mismos que empezaron a funcionar a partir de la década de 1820. En la medida en

²³ A pesar de que existieron otros puertos menores en el Pacífico, Acapulco y San Blas continuaron siendo los más importantes durante la última fase del periodo colonial. Brand, "Development", 1956, p. 581.

²⁴ Thurman, "Establishment", 1963.

²⁵ Vidargas, "Navegación", 1982, p. 257. Sobre la apertura del Pacífico en el siglo XVIII véase el reciente estudio de Pinzón, 2008. Para el caso de San Blas, pp. 263-304; Acapulco, pp. 305-332.

²⁶ Trejo, "Caribe", 2006.

que se abrieron otros centros mercantiles costeros, los antiguos puertos como Acapulco y San Blas perdieron su primacía y con el paso del tiempo los dos últimos fueron incluso desplazados por otros que adquirieron mayor relevancia. Tal fue el caso de Mazatlán, cuyo desarrollo rápidamente superó al de San Blas, sin que éste haya perdido de manera definitiva su importancia sino hasta fines del siglo XIX.

La transformación no fue inmediata, pero a partir de la apertura portuaria fue posible para algunos sitios realizar intercambios con puertos extranjeros y nacionales, lo cual fue modificando la estructura tradicional de los centros de consumo y comercio. Los puertos que se abrieron al tráfico en esa década y en años posteriores, experimentaron a su propio ritmo etapas de crecimiento y desempeñaron una función específica en sus espacios de influencia.

La primera mitad del siglo XIX se distinguió por el desarrollo paulatino de algunos puertos que en menor o mayor medida se encontraban vinculados entre sí, pero que establecían lazos cada vez más estrechos con puertos extranjeros, particularmente europeos. En este periodo de crisis política nacional, la actividad del contrabando en los puertos del Pacífico fue ampliamente practicada al lado del comercio legal.²⁷

A mediados del siglo XIX se dio el paso definitivo a lo que sería la formación del sistema del Pacífico. El transporte marítimo en las costas del Pacífico aumentó por las migraciones hacia California y a otros territorios recién adquiridos por los Estados Unidos. Con la inauguración de la nueva ruta entre San Francisco y Panamá, los puertos mexicanos se incorporaron a un sistema de navegación dictado precisamente por el eje San Francisco-Panamá, cuya expansión tendría importantes repercusiones en la apertura comercial de nuevas regiones.

²⁷ Mayo, *Commerce*, 2006; López, *Estructura*, 1982; Ibarra, *Comercio*, 1998.

3. El sistema portuario del Pacífico mexicano

En un artículo publicado en 1972 por Alejandra Moreno Toscano sobre los cambios en los patrones de urbanización en México, la autora mencionaba que durante la primera mitad del siglo XIX y en particular después de la adquisición de California por parte de Estados Unidos, “los puertos mexicanos del Pacífico se beneficiaban del tráfico entre las colonias norteamericanas, y su vida comenzó a depender más del comercio con California que de su integración al sistema de ciudades del altiplano mexicano”.²⁸ Moreno afirmaba también que después de la terminación del ferrocarril transcontinental estadounidense en 1869, el tráfico en aquella costa terminó de golpe y con ello empezó una historia de aislamiento para los puertos mexicanos. Así, los consideraba “puntos desintegrados del sistema de ciudades que se desarrolla en el centro y que se vuelca cada vez más hacia las costas del Golfo [de México].”²⁹

Moreno Toscano también hacía referencia a que la línea de navegación entre Yuma y San Francisco mantuvo a los puertos mexicanos comunicados entre sí, y luego afirmaba: “Los puertos del extremo norte del Pacífico mexicano se mantuvieron, en este sentido, más ligados al destino del comercio con Estados Unidos, que con el interior del país.”³⁰ Al final insistía en que “la desintegración de la zona del Pacífico frente al sistema de ciudades del altiplano, la reafirmación de una liga del Pacífico norte con los Estados Unidos, marcarán el destino de estas regiones durante los años siguientes.”³¹ Pero ¿estas regiones realmente estaban desintegradas del territorio nacional? ¿Permanecieron aisladas durante todo el siglo XIX y con vínculos sólo hacia Estados Unidos?

²⁸ Moreno, “Cambios”, 1972, p. 178.

²⁹ *Ibid*, pp.178-179.

³⁰ *Ibid*, p.179.

³¹ *Ibid*, p.184.

Las posibles líneas de investigación fueron trazadas por la autora con respecto a la problemática de la desintegración de la costa del Pacífico, pero poco se ha hecho hasta ahora considerando el desarrollo de las ciudades portuarias en su conjunto, ni con relación a otras ciudades o sistemas de ciudades mexicanas. De ahí que aún hay algunas preguntas que cobran relevancia, como ¿por qué explicar al Pacífico mexicano en función de su integración a las ciudades del altiplano central? ¿Por qué no suponer que las ciudades portuarias experimentaron una integración diferente y que también contribuyeron a la transformación del territorio mexicano a través de redes mercantiles vinculadas directamente con el espacio nacional? Podríamos considerar un sistema de ciudades distinto al del centro del país, el de las ciudades portuarias, intercomunicadas a través del transporte marítimo, con una dinámica propia que afectaba a su región de influencia pero que también se entrelazaba de manera directa o indirecta con el resto del país.

A pesar de que los puertos de la costa del Pacífico mexicano no hayan estado directamente integrados al sistema de ciudades del altiplano central, es posible detectar que aquellas zonas no permanecieron en aislamiento ni ligadas solamente al país vecino. Existieron medios de comunicación terrestres a través de los cuales los puertos del Pacífico se integraron al resto del país, en algunos casos con lazos más débiles que en otros, pero en relación con las necesidades locales.

Además de lo anterior, después de que el régimen colonial llegó a su fin, la navegación en el Pacífico y Golfo de California continuó su expansión, de manera que se extendieron las relaciones marítimas entre las regiones costeras a través del comercio de cabotaje, y a su vez entre éstos y puertos europeos, asiáticos y estadounidenses.

A partir de mediados del siglo XIX, aumentó la navegación en el océano Pacífico, alentada por el descubrimiento de oro en California y el surgimiento del eje San Francisco-Panamá. La apertura del Pacífico ocurrió principalmente a través del puerto de San Francisco, que se convirtió en núcleo de las comunicaciones y comercio entre los centros urbanos localizados geográficamente hacia el norte y sur del continente americano (incluyendo México, Centroamérica y Sudamérica), entre los puertos de China y el lejano Oriente en general, y entre las islas oceánicas. En las comunicaciones con Europa, Panamá se convirtió en el istmo más utilizado para acortar distancias entre los océanos Atlántico y Pacífico.

Así, se formó en el Pacífico un nuevo sistema en el que participaron puertos de distintos países ligados a través del eje San Francisco-Panamá. Es importante hacer notar que en el océano Pacífico existieron otros ejes de comunicación y comercio, desde Alaska hasta Chile en el continente americano, y hacia el continente asiático. Dichos ejes contaron con distintos nodos de articulación que determinaron su participación en redes más amplias. Por ejemplo, se puede distinguir un sistema entre los puertos de la costa del llamado Pacífico norte, con vínculos entre localidades de los estados de California, Oregon, Washington y Alaska, donde San Francisco jugó un papel central como centro financiero y nodo de conexión marítima.³²

Otro sistema que se desprende de la expansión marítima del Pacífico es el que incluía a los puertos de la costa oeste de Estados Unidos y puertos asiáticos. La *Pacific Mail Steamship Company* estableció en enero de 1867 la “línea de China”, con el fin de conectar los puertos de San Francisco con Yokohama (Japón), Hong Kong y Shanghai (China) en seis semanas, con escala en las islas Sandwich (Hawai). Un pasajero procedente de Asia podía continuar su viaje en

³² Best, *Ships*, 1964.

los barcos de la línea de Panamá y de ahí conectarse con otras embarcaciones con destino a Nueva York o Europa.³³

También se puede hablar de otro sistema en las costas de América del Sur, donde San Francisco tenía poca influencia, pero aún así conservaba ciertos vínculos comerciales. En este caso, Valparaíso se puede considerar como el nodo más importante entre los puertos chilenos y como punto de conexión con los demás puertos hacia el norte, hasta Panamá, eje directamente relacionado con el comercio del guano.

La compañía inglesa *Pacific Steam Navigation Company*, realizaba la navegación costera entre Panamá y el sur de Chile, tocando puertos grandes y pequeños de diferentes países, entre ellos, San José en Guatemala, Buenaventura y Manta en Colombia, Guayaquil en Ecuador, Callao y Paita en Perú, Iquique, Talcahuano, Valparaíso y Chiloe en Chile.³⁴

La principal ruta de comunicación de esta empresa con Europa era justamente a través de Panamá. Los vapores de la *Pacific Steam Navigation Company* se encontraban en conexión con los de la *Mala Real Inglesa*, cuyas operaciones se centraban en Aspinwall, del lado del Atlántico panameño.³⁵ Los lazos entre el Pacífico americano y Europa se daban entonces a través de Panamá, que cumplía una función importante como eslabón de los intercambios intercontinentales.

Así, en el ámbito mundial, los puertos San Francisco y Panamá fueron los puntos de enlace más destacados en el Pacífico. El primero hacia el norte, sur y Oriente; el segundo hacia el norte, sur, y Occidente, vía la comunicación interoceánica. En este contexto, las costas mexicanas se integraron en un sistema de navegación y comercio, donde cada puerto tuvo una

³³ Pacific Mail Steamship Company, *Report of the President to the Stockholders*, February, 1868. HL, Rare Books Collection, no. 232513.

³⁴ *State*, 1865, p. 28.

³⁵ Véliz, *Historia*, 1961, p. 158.

función específica que favorecía la articulación de un extenso tejido de comunicaciones y nexos comerciales. En este sistema, San Francisco y Panamá se convirtieron, a partir de 1848, en los extremos del eje que incorporó diversas ciudades portuarias del Pacífico.

Dentro de dicho eje existieron algunos subsistemas. Por subsistema portuario entendemos la existencia de un espacio regional donde existe un núcleo articulador (ciudad) que demanda alimentos y manufacturas del *hinterland* y el *foreland*.³⁶ Dicho sitio es un centro distribuidor de artículos rentables y de ellos dependen una red de puertos subsidiarios, que se conectan mediante el comercio de cabotaje.

El *hinterland* es el espacio terrestre organizado y desarrollado que está conectado con el puerto a través de líneas de transporte y que recibe o envía mercancías a través de dicho lugar; *foreland* son las áreas terrestres que se encuentran hacia el lado marino del puerto, más allá del espacio marítimo, con el cual el puerto se conecta a través de transportistas marinos. La diferencia principal entre *hinterland* y *foreland* es el transporte mediante el cual las mercancías entran o salen del puerto.³⁷

En el espacio del Pacífico mexicano se podrían detectar tres subsistemas. El primero es el que existió entre los puertos del Golfo de California, incluyendo a aquéllos localizados en Sonora, Sinaloa y Baja California e incluso Manzanillo y San Blas, donde Mazatlán fungió como centro articulador; el segundo subsistema ocurrió entre Acapulco, Salina Cruz y San Benito; el tercero en la zona fronteriza entre Baja California y California, donde los puertos de Ensenada, San Quintín y San Diego se vincularon estrechamente.

La temporalidad y existencia de estos subsistemas y el desarrollo portuario, sin embargo, no fue igual en todos los casos. Se pueden distinguir periodos específicos en los que crecieron

³⁶ Tomado de Guimerá, *Sistema*, 1996, p. 129.

³⁷ Weigend, "Some", 1958, pp. 193-195.

los puertos y además determinar cuáles tuvieron mayor jerarquía en el funcionamiento del sistema del Pacífico mexicano. Para ello se ha elaborado un modelo de desarrollo portuario, considerando cinco cortes temporales que corresponden a 1) inicio del periodo de estudio (1848); 2) incipiente desarrollo de infraestructura en comunicaciones (1874); 3) un primer momento de auge económico del régimen porfirista (1887); 4) segundo momento del periodo porfirista (1907); y 5) fin del periodo de estudio (1927) (figura 4.1). Estos mismos cortes temporales corresponden a las fases de cambio tecnológico en materia de comunicaciones presentado en el primer capítulo.

A grandes rasgos, con base en este modelo podemos observar las transformaciones de los puertos mexicanos a lo largo del periodo y notar cómo fue su evolución con respecto al sistema general. En este proceso se distinguen nodos primarios, secundarios y estratégicos, así como sitios que sólo sirvieron de escala en la navegación pero que no lograron convertirse en núcleos articuladores de regiones inmediatas.

En la figura 4.1. se observa el año de 1848 como fecha de inicio del auge de las comunicaciones marítimas en el Pacífico. Pare entonces ninguno de los puertos entre San Francisco y Panamá se había definido como un nodo primario, mientras que dos décadas más adelante, en 1874 se aprecian claramente cuatro nodos indispensables para el funcionamiento del sistema: San Francisco, Panamá, Mazatlán y Acapulco, este último con una función estratégica.

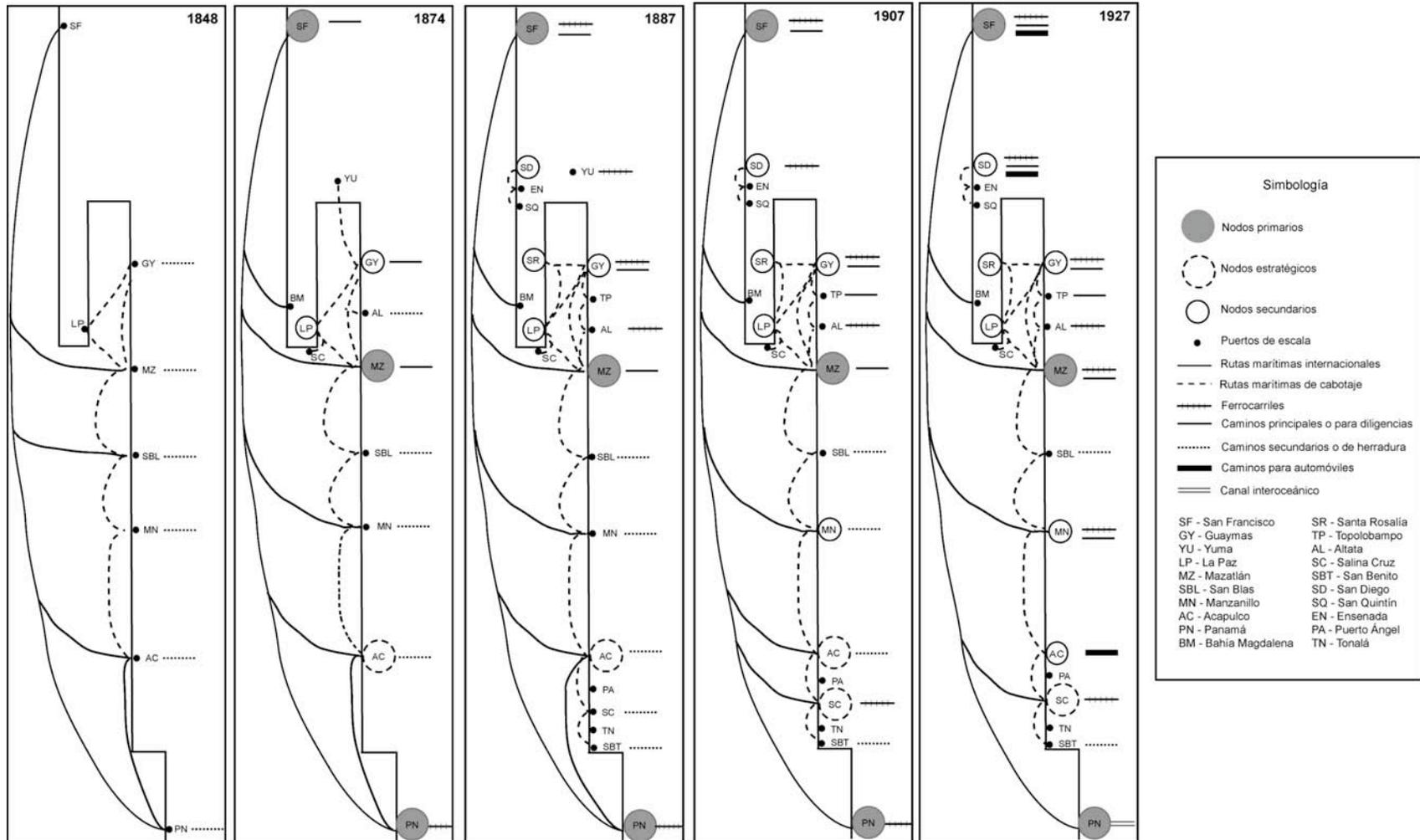
Las etapas de la República Restaurada y del Porfiriato desataron una serie de transformaciones políticas, económicas y sociales. Hacia mediados de la década de 1880, es evidente un cambio en la dinámica del Pacífico mexicano. La llegada de compañías mineras, empresas colonizadoras y explotadoras de recursos naturales vinieron a modificar el panorama. En algunos casos se reactivaron centros portuarios ya existentes, pero otros lugares surgieron a

partir de la introducción de capitales y pobladores extranjeros, tales como Santa Rosalía y Ensenada en la península de Baja California, o Topolobampo en Sinaloa.

Al analizar la primera década del siglo XX es evidente que este patrón se modificó de nuevo al desarrollarse puertos que antes habían cumplido una función secundaria o irrelevante. Los más notables en este sentido fueron Manzanillo y Salina Cruz que hacia 1907 habían recibido un impulso para la construcción de infraestructura y comenzaron a tener una participación distinta en el mercado nacional e internacional. Entonces es posible distinguir que Manzanillo adoptaría una función de nodo secundario y Salina Cruz la de puerto estratégico, debido a su importancia como centro de las transacciones internacionales a través del ferrocarril interoceánico.

Finalmente, en 1927 el sistema portuario se complementa con una serie de transportes terrestres que empiezan a ser más dominantes. En ese año se terminó de construir el ferrocarril Sud Pacífico que conectó a prácticamente todo el noroeste del país, de Nogales a Guadalajara, y además se terminó la construcción de la carretera México a Acapulco. De esta forma se cierra un ciclo en el desarrollo de los puertos mexicanos del Pacífico que verán la incorporación de medios de transporte terrestre en directa competencia con la transportación marítima.

Figura 4.1.
SISTEMA PORTUARIO DEL PACÍFICO Y SUS REDES COMERCIALES, 1848-1927



4. Elementos de clasificación portuaria

Definir las transformaciones del espacio del Pacífico mexicano a través de las jerarquías de las ciudades portuarias no ha sido tarea fácil, pues en ello intervienen diversos factores que componen un complejo esquema de relaciones. La dificultad para clasificar a los puertos se agudiza al comprender que estos, aunque sean pequeños, generalmente tienen un papel central para el área que sirven y tienen, además, funciones complementarias con otros puertos, ciudades y regiones que en su conjunto conforman la economía nacional.³⁸

De cualquier manera, para entender el papel de los puertos en relación con los demás componentes del sistema, ha sido necesario distinguir los nodos primarios, nodos secundarios y puertos de escala, así como puertos estratégicos, utilizando criterios de definición geográficos, de infraestructura, económicos, sociales y demográficos.

En primer lugar, debemos considerar el componente de tipo geográfico y físico. La ubicación del puerto con respecto a su entorno inmediato y lejano, y si su localización geográfica es política o comercialmente estratégica; las condiciones naturales de su bahía, si cuenta con protección natural de los vientos y corrientes marinas o si tiene suficiente profundidad para recibir embarcaciones de cualquier calado. Entre estos elementos geográficos también se deben considerar las condiciones sanitarias del lugar, pues si el puerto es insalubre y vulnerable a ciertas enfermedades es probable que esto sea una limitante para su desarrollo.

Ligado a lo anterior está la existencia de infraestructura apropiada para dar servicio a las embarcaciones que realizan el comercio marítimo. Aquí debemos considerar si el lugar cuenta con un muelle o una organización de embarcaciones menores que cumpla con los requerimientos necesarios para las operaciones de carga y descarga de los buques. También es importante saber

³⁸ Jackson, "Significance", 2001.

si en el puerto existen facilidades para la reparación de barcos, si es posible conseguir combustible para abastecer a los mismos y si existe un faro para la navegación. Además de lo anterior, es imprescindible averiguar si el puerto posee una aduana marítima que proporcione el servicio adecuado del tráfico marítimo.

Entre los factores económicos es primordial determinar el volumen del comercio en el puerto y su importancia como centro de depósito y de distribución de mercancías, así como cuál es el alcance de su influencia económica al interior y exterior de su espacio urbano. Para esto es imprescindible analizar las facilidades de comunicación y transporte del puerto con su entorno, pero también su papel en el desarrollo económico regional. Otros aspectos económicos tienen que ver con los sistemas de crédito y las transacciones comerciales realizadas por mercaderes locales, así como la existencia de industrias u otras actividades económicas. El volumen y tipo de navegación, el tonelaje de las embarcaciones, las redes de comunicación y transporte, los mercados, las redes clientelares, son también algunos aspectos económicos que deben tomarse en cuenta.

Entre los componentes sociales y demográficos debemos considerar el crecimiento poblacional a lo largo del periodo, así como la diversificación de actividades a las que se dedican los habitantes del lugar y, en última instancia, las razones del aumento o disminución de pobladores. Esto, a su vez, se traduce en la necesidad de contar con servicios urbanos, como el agua potable, la luz, los caminos, los lugares públicos que dan lugar a la organización del espacio urbano.

Considerando lo anterior, se ha elaborado una propuesta de clasificación portuaria que permite examinar la participación de los puertos del Pacífico mexicano en el sistema de navegación internacional (cuadro 4.1). Así, encontramos que Mazatlán es el único que cumple

con las características de nodo primario, pues tiene una localización estratégica, es salubre, convergen en él diversidad de rutas marítimas, tiene un alto movimiento de altura y de cabotaje, un alto volumen de comercio exterior y diversificación en artículos de importación y exportación, cuenta con un desarrollo industrial extenso, tiene una alta concentración de población con respecto a los demás puertos del Pacífico y, finalmente, su *hinterland* se extiende a una amplia zona de influencia.

Acapulco y Salina Cruz son sitios estratégicos por su relevancia en las comunicaciones internacionales. El primero de ellos se convierte en un centro de aprovisionamiento para las embarcaciones en su tránsito por las costas mexicanas, mientras el segundo llega a ser un paso interoceánico de mercancías en las primeras décadas del siglo XX, compitiendo así con otras redes de comercio mundiales, como la de Panamá. Estos puertos tienen una mayor confluencia de rutas globales, cuentan con un movimiento marítimo de altura y cabotaje mediano y un volumen y diversidad de exportaciones bajo, con importación variable. El desarrollo industrial es escaso o nulo, cuentan con una población baja y su infraestructura urbana es tardía, así como su *hinterland* reducido.

Con respecto a los nodos secundarios es posible advertir que estos son los puertos de mayor relevancia en el comercio costero o de cabotaje. Estos sitios tienen una participación limitada en el sistema de navegación internacional, aunque forman parte él. Su movimiento de altura es mediano y el de cabotaje es alto. El volumen de exportaciones es variable y la diversidad es reducida; la importación también es limitada y el desarrollo industrial es escaso o nulo. Estos nodos son centros medianos de población y su *hinterland* es variable, en algunos casos es más extenso que en otros, pero generalmente sus conexiones se dan más por la vía

marítima que por la terrestre. Los principales nodos secundarios son Guaymas, La Paz, Manzanillo, San Blas y Santa Rosalía.

Por último, los puertos de escala son aquéllos que tienen una posición estratégica neutral o nula. Los niveles de salubridad son variables, existe una diversidad de rutas marítimas nacionales y escasas rutas internacionales; no cuentan con una infraestructura portuaria y el movimiento de altura y cabotaje está determinado por el tipo de productos que ofrecen en el mercado internacional. No existe un desarrollo industrial, su población e infraestructura urbana son escasas y su *hinterland* es pequeño. En este grupo encontramos a los puertos de Altata, Bahía Magdalena, Ensenada, Topolobampo, Puerto Ángel, Tonalá y San Benito.

Cuadro 4.1
CLASIFICACIÓN DE PUERTOS EN EL PACÍFICO MEXICANO

<i>Nodo</i>	<i>Localización geográfica</i>	<i>Salubridad</i>	<i>Comunicaciones e infraestructura portuaria</i>	<i>Comercio</i>	<i>Desarrollo industrial</i>	<i>Población y hinterland</i>	<i>Ejemplo</i>
Primario	Estratégica	Salubre	Diversidad de rutas marítimas internacionales Muelle o sistema de desembarque apropiado Alto movimiento marítimo de altura y cabotaje	Alto volumen de exportación y diversidad de productos Importación variada Sistema bancario	Variado o extensivo	Concentración de población alta Hinterland extenso	Mazatlán
Estratégico	Estratégica	Niveles de salubridad variable	Diversidad de rutas marítimas internacionales Muelle o sistema de desembarque apropiado Mediano movimiento marítimo de altura y cabotaje	Volumen bajo de exportaciones y diversidad limitada Importación variable	Escaso o nulo	Población baja o mediana Hinterland reducido	Acapulco Salina Cruz
Secundario	Neutral	Niveles de salubridad variable	Diversidad de rutas marítimas nacionales Muelle o sistema de desembarque apropiado Mediano movimiento marítimo de altura y alto movimiento de cabotaje	Volumen variable de exportaciones y diversidad limitada Importación limitada	Escaso o nulo	Concentración de población mediana Hinterland variable	Guaymas La Paz Manzanillo San Blas Santa Rosalía
Puerto de escala	No estratégica o neutral	Niveles de salubridad variable	Diversidad de rutas marítimas nacionales Escasas rutas marítimas internacionales Muelle o sistema de embarque apropiado Movimiento marítimo reducido	Volumen variable y diversidad muy limitada	Nulo	Población variable Hinterland reducido	Altata Bahía Magdalena Ensenada Topolobampo Puerto Ángel Tonalá San Benito

FUENTE: Elaborado con base en un modelo portuario de Hoyle, *Ports*, 1997.

Esta clasificación permite entender el papel de cada uno de los puertos del Pacífico en un amplio contexto, tanto espacial como temporal. Es por ello que debe tenerse en cuenta que no se trata de un sistema estático, sino dinámico, que experimenta modificaciones a lo largo del periodo de estudio, como se aprecia en la figura 4.1 de sistema portuario.

Como se verá en el capítulo 8, mediante el análisis del movimiento marítimo, comercial y demográfico de los puertos del Pacífico, ha sido posible confirmar que Mazatlán tuvo la mayor jerarquía durante todo el periodo de estudio. Asimismo, se determina la participación de Acapulco como nodo estratégico para la navegación internacional, que más tarde sería desplazado por Salina Cruz. Con esto se comprueba también el dinamismo del sistema, en donde el auge de un puerto puede significar la decadencia de otro.

5. Puertos o nodos primarios

Considerando la caracterización propuesta se ha distinguido un puerto que fungió como nodo primario durante todo el periodo de estudio: Mazatlán. Este sitio tuvo primacía sobre los demás y contó con un espacio de influencia extenso. Otras características del lugar son que fungió como centro neurálgico a través del cual era posible la interconexión de las poblaciones costeras, y formaba parte, además, del eje de comunicaciones internacionales marítimas y terrestres en el occidente y noroeste de México.

Este puerto fue un lugar imprescindible para el funcionamiento del sistema marítimo del Pacífico mexicano. Con una ubicación estratégica en la entrada al Golfo de California y con

una bahía grande y segura, sirvió de asiento a comerciantes extranjeros desde las primeras décadas del siglo XIX y su actividad mercantil fue en ascenso durante las siguientes décadas.

En Mazatlán se establecieron grandes casas comerciales, un sistema financiero y diversas industrias que prosperaron hacia fines del siglo XIX; la traza urbana del puerto existió desde una época relativamente temprana y fue la ciudad portuaria con mayor desarrollo del Pacífico mexicano.³⁹

A pesar de que a lo largo del siglo no se logró construir un ferrocarril que uniera al puerto de Mazatlán con otros puntos del estado de Sinaloa, existió una red carretera que era utilizada en el servicio de diligencias como medio de transporte y una red de caminos secundarios que servía a la arriería; estos se complementaban con el servicio marítimo y fueron elementos centrales en el crecimiento de esta ciudad portuaria.

6. Puertos o nodos estratégicos

En este rubro se han considerado los puertos de Acapulco y Salina Cruz. El primero se mantuvo como un sitio estratégico durante prácticamente toda la segunda mitad del siglo XIX, mientras que el otro sólo adquirió importancia en las primeras décadas del XX.

Acapulco no presentó todas las características de una ciudad en desarrollo, no contaba con un muelle capaz de recibir a los barcos que visitaban el puerto, ni tampoco tuvo en el siglo XIX ferrocarril ni caminos en buen estado donde pudieran utilizarse carretas para diligencias. La población del puerto fue estable durante el periodo e incluso en la década de 1890 otros puertos como Santa Rosalía o La Paz llegaron a contar con mayor número de pobladores.

³⁹ Véase el capítulo 6.

No obstante lo anterior, dada su ubicación geográfica y sus características físicas, Acapulco tuvo una función relevante en las relaciones comerciales del Pacífico. Después del inicio de la ruta San Francisco-Panamá, se convirtió en un punto de escala obligada para la navegación, pues sirvió como depósito de carbón y no sólo proporcionaba combustible a los buques mercantes sino también a las embarcaciones de guerra que visitaban el puerto procedentes de otros países. Todo esto posicionaba al puerto como un sitio estratégico. Por otro lado, este lugar siguió siendo el centro de abasto y distribución de mercancías más notable en el sur del actual estado de Guerrero.⁴⁰

A pesar de que el puerto contaba con una infraestructura portuaria limitada, la profundidad de la bahía y la protección natural de la misma otorgaban a las embarcaciones un fondeadero seguro y relativamente cercano a la costa (esta fue una práctica común en todos los puertos donde no había muelles de descarga). Había un servicio de barcas dedicadas al abastecimiento de carbón y agua de los grandes buques, y también existían pequeñas embarcaciones de gente nativa que se acercaba a los vapores para vender sus productos o para transportar pasajeros. Además de lo anterior, había dos agencias aduanales dependientes de Acapulco: Tecoaapa y Zihuatanejo.

Salina Cruz, en cambio, a lo largo del siglo XIX fue un pequeño puerto con un tráfico marítimo escaso y una actividad comercial prácticamente nula. Este sitio sólo adquirió importancia cuando se le consideró como terminal en el Pacífico del ferrocarril de Tehuantepec. En una etapa de modernización de infraestructura, se proyectó la construcción de grandes obras portuarias para hacer de este puerto un sitio que cumpliera con los

⁴⁰ Véase el capítulo 7.

requerimientos de la época y que tuviera la capacidad de competir con otras rutas interoceánicas internacionales.⁴¹

Fue así como en unos años Salina Cruz se convirtió en un sitio estratégico para la navegación internacional y pasó de ser una pequeña rada sin muelles a un gran puerto de altura con atracadero, diques, faro, y todos los demás elementos que le permitían incorporarse como un moderno puerto. Además, absorbió el papel de centro abastecedor de combustible que hasta antes había cumplido Acapulco, almacenando no sólo carbón sino, de manera incipiente, gasolina para ferrocarriles y vapores.

7. Puertos o nodos secundarios

Estos fueron sitios que dependieron altamente del comercio de cabotaje para su existencia, y que a su vez estaban sujetos a algún puerto de mayor jerarquía. En la caracterización de estos puertos también se ha considerado que el área de influencia de estos lugares era reducida, sin desconocer que la relevancia del centro portuario de almacenamiento y distribución era imprescindible en su propio entorno.

En esta categoría consideramos a Guaymas, La Paz, Manzanillo, San Blas y Santa Rosalía. Todos ellos tuvieron importancia en el comercio exterior y la navegación de altura, pero su función comercial estuvo más bien determinada por el movimiento de cabotaje y los intercambios de productos alimenticios entre ellos y los demás puertos mexicanos del Pacífico.

La importancia de Guaymas estuvo definida por su cercanía al territorio del sudoeste de Estados Unidos. Desde la época de la fiebre del oro partieron de Sonora multitud de familias

⁴¹ Véase el capítulo 9.

que seguían los caminos por tierra hasta llegar a California. Sus vínculos con el país vecino aumentaron conforme avanzó la centuria decimonónica y también en la medida en que se fue incorporando la explotación minera a la economía sonoreense.

Guaymas era un importante centro distribuidor de los productos agropecuarios del estado, y su función como abastecedor de la península de Baja California fue destacada. La harina fue uno de los principales productos que se comercializó a través de Guaymas y era frecuente que los otros puertos mexicanos del Golfo de California y del Pacífico adquirieran este artículo. Además, la explotación de recursos mineros fue un detonante para la construcción ferroviaria en Sonora.

Debemos tomar en cuenta que Guaymas tuvo un papel distinto al de Mazatlán y Acapulco dentro del sistema marítimo del Pacífico. Por su ubicación geográfica –localizado en la parte norte del Golfo de California– el puerto de Guaymas no se encontraba entre los puntos de escala de las embarcaciones en su ruta de San Francisco a Panamá. Sin embargo, desde tiempos misionales y durante la primera mitad del siglo XIX se practicaba en Guaymas el comercio de cabotaje con los demás puertos del Golfo. Además, antes de la construcción del ferrocarril transcontinental en Estados Unidos, era la ruta más corta para comunicar al norte de California con Arizona era a través del Golfo de California y el río Colorado, de tal forma que las embarcaciones en su travesía de San Francisco a Yuma invariablemente hacían escala en Guaymas.⁴²

Esta situación cambió en 1882 cuando Estados Unidos terminó su red ferroviaria transcontinental por el sur del territorio estadounidense a través del *Ferrocarril Sud Pacífico* que a la vez era una extensión del Ferrocarril *Atchison, Topeka y Santa Fe*.⁴³ Esta extensión

⁴² Busto, “Maritime”, 1999.

⁴³ Lewis, “Empire”, 1997.

ferroviaria llegó hasta el estado de Sonora mediante la ruta de Nogales a Guaymas. A partir de entonces el puerto sonoreño quedó integrado a un sistema ferroviario internacional, mientras que por la vía marítima siguió jugando un papel destacado en los intercambios domésticos.

A pesar de su importancia, no hemos considerado a Guaymas como nodo primario en el sistema del Pacífico, pues sus conexiones con Estados Unidos eran más estrechas por la vía terrestre que por la marítima. Además, en el eje de navegación San Francisco-Panamá, Guaymas no jugó un papel central como lo hicieron los puertos primarios y estratégicos.

El desarrollo de los puertos de San Blas, Manzanillo y La Paz, fue diverso en el siglo XIX. La Paz, el mayor asentamiento del sur de la península de Baja California, era dependiente de los puertos de la contracosta para su subsistencia, pero contaba con productos de exportación de interés en el mercado internacional, como oro y plata de las minas localizadas al sur de la ciudad.⁴⁴ Desde la época colonial se había establecido una estrecha comunicación entre los puertos de Sonora y Sinaloa y la península, a la que abastecían de insumos necesarios para los pobladores bajacalifornianos.

La Paz ha sido considerado por diversos autores como parte integral de un circuito mercantil entre los puertos del Golfo de California, en el cual participaron otros lugares como Guaymas, Mazatlán y San Blas.⁴⁵ La Paz era un centro de distribución y comercio destacado para el territorio de Baja California, pero su área de influencia era reducida si lo comparamos con Mazatlán, único nodo primario del Pacífico mexicano.

Por otra parte, un rasgo distintivo de San Blas y Manzanillo, y que en buena medida explica la falta de crecimiento del primero y el tardío progreso del segundo, fue la insalubridad. Ambas localidades eran prácticamente inhabitables durante la temporada de lluvias y buena

⁴⁴ Busto, "Comercio", 1999; Rivas, *Desarrollo*, 2000.

⁴⁵ Trejo, "Conformación", 1998; Vidargas, "Navegación", 1982.

parte de sus pobladores radicaban en las ciudades de Tepic y Colima, respectivamente.⁴⁶ Al parecer, hubo épocas en las que sólo se trasladaban al puerto cuando se esperaba el arribo de alguna embarcación procedente del extranjero, de tal forma que la población de ambos puertos a lo largo del siglo fue reducida.

De cualquier manera, es importante destacar que tanto San Blas como Manzanillo tuvieron una participación sobresaliente en el comercio internacional y como centros distribuidores y exportadores de mercancías en sus respectivas zonas de influencia. En los primeros años posteriores al descubrimiento de oro en California comerciantes de Tepic y San Blas enviaban productos comestibles a San Francisco.⁴⁷ Con esto San Blas pasó a formar parte de un grupo de lugares que abastecía de insumos a la región del oro, entre el cual también se contaban otras poblaciones de la costa del Pacífico y de las islas Sandwich, de donde igualmente se enviaban productos alimenticios a California.⁴⁸

El comercio de San Blas estaba dominado por la casa Barrón y Forbes, establecida en Tepic desde principios del siglo XIX. De tal forma que para la fecha en que inició la migración hacia California, y cuando la demanda de insumos se intensificó por el aumento de habitantes en aquella región, los comerciantes de Tepic–San Blas tenían la ventaja de su experiencia mercantil, su cercanía al territorio californiano y las inversiones en minería.⁴⁹

San Blas también fue punto de enlace para los viajeros que tomaron la ruta terrestre a través de México. El camino de Veracruz a San Blas pasando por la ciudad de México y Guadalajara existía desde el siglo XVIII y había sido recorrido por los jesuitas para el

⁴⁶ Véanse los informes consulares de los puertos de San Blas y Manzanillo. NAMP, *Despatches*, Mf. 301; NAMP, *Despatches*, Mf. 295.

⁴⁷ Véase *Custom House Records, San Francisco*, BL.

⁴⁸ Dilsaver, “Food”, 1983.

⁴⁹ López, *Estructura*, 1982; Ibarra, *Comercio*, 1998; Mayo, *Commerce*, 2006; Inskip, “San”, 1963. La casa Barrón y Forbes fue la primera propietaria de las minas de Nuevo Almadén, descubierta en California en 1845.

establecimiento de misiones en el Noroeste de la Nueva España.⁵⁰ Este mismo camino fue transitado a mediados del siglo XIX por diversos viajeros en su búsqueda de una ruta más corta que los llevara a San Francisco.

Más entrado el siglo XIX la importancia de San Blas en el contexto internacional decayó, aunque continuó funcionando como puerto de altura en varias ocasiones, su desempeño se redujo al comercio de cabotaje y la ciudad no logró despuntar como lo hicieron otros puertos del Pacífico. Además, parece ser que una vez que la casa comercial de Barron y Forbes dejó de operar en la zona de Tepic–San Blas, éste último perdió la relativa importancia que había alcanzado en décadas anteriores.⁵¹

Por su parte, Manzanillo fue un sitio de paso durante la mayor parte del siglo XIX. Generalmente era visitado por barcos dedicados a la explotación de ballenas y de perlas en las bahías aledañas y para la extracción de madera en los bosques cercanos.⁵² Paulatinamente el puerto se fue convirtiendo en un punto de entrada y salida de productos para abastecer a la región de Colima, Jalisco y parte de Michoacán. Hacia la década de 1870 su situación se vio favorecida por la explotación minera en zonas cercanas, cuyos productos eran exportados a través de Manzanillo. Si bien en el último cuarto del siglo XIX Manzanillo podía competir con los otros puertos del Pacífico en cuanto al volumen de exportación e importación de mercancías, éste no contaba con instalaciones portuarias ni logró desarrollar un asentamiento urbano significativo.

Así, Manzanillo, a pesar de haberse constituido como puerto de altura y de contar con productos de comercio exterior de interés en el mercado mundial, tales como metales, maderas y perlas, su desarrollo fue tardío en comparación con otros puertos, y su función también fue

⁵⁰ Gerhard, *México*, 1962; Calvo, *Caminos*, 1997.

⁵¹ Ibarra, *Comercio*, 1998; Mayo, *Commerce*, 2006; Inskeep, “San”, 1963.

⁵² Ortoll, *Noticias*, 1996.

distinta. Sería hasta la primera década del siglo XX cuando este puerto tendría una mayor importancia, que le permitiría encaminarse hacia su formación como ciudad moderna.

Pero esto sólo se obtuvo cuando se logró controlar la insalubridad provocada por la laguna de Cuyutlán y cuando se terminó la construcción de infraestructura portuaria: muelle, diques, faro, todo esto hacia 1900. Unos años más tarde, en 1909, se completó el tendido de la línea férrea que comunicaba a Manzanillo con Colima y otros territorios, pese a lo cual el puerto no logró florecer completamente y aún en la década de 1920 seguía sin resolver por completo el asunto de la insalubridad.

8. Puertos de escala

Como puertos de escala se han considerado a aquellos sitios que si bien estuvieron abiertos para el tráfico de altura y/o cabotaje, y a pesar de que las líneas navieras nacionales y extranjeras tocaban en sus puertos, no lograron extender su zona de influencia a un espacio más extenso. Tampoco lograron despuntar como ciudades donde se pudiera apreciar un aumento de población o desarrollo importante de infraestructura urbana y, por lo regular, se trataba de sitios exportadores de uno o dos productos. Eran además lugares comercialmente dependientes de los nodos primarios o incluso de los secundarios.

En este rubro se han considerado los puertos de Altata, Bahía Magdalena, Ensenada (entonces llamado Ensenada de Todos Santos), Topolobampo, Puerto Ángel, Tonalá y San Benito. La importancia de los dos primeros tiene sus orígenes en la navegación desde la época de la fiebre del oro, pero los otros están ligados a procesos ocurridos más tarde.

Altata fue un puerto que se abrió al comercio de cabotaje y extranjero en diversas ocasiones, pero su función fue más bien como puerta de salida a los productos de la ciudad de Culiacán, en el norte de Sinaloa. A principios del siglo XX adquirió importancia como centro exportador del azúcar producida en los ingenios del valle de El Fuerte.

Bahía Magdalena, por su parte, fue un sitio de exportación de la orchilla explotada en los llanos de la Magdalena a partir de la década de 1870. Fue también un puerto de escala de embarcaciones en su recorrido de San Francisco a Panamá, puesto que ahí podían abastecerse de ciertos productos alimenticios para continuar la travesía. Por su posición estratégica la marina estadounidense obtuvo un permiso para mantener en el puerto combustible para sus vapores y un centro para prácticas militares.

En términos comerciales, sin embargo, poco fue su desarrollo a lo largo del periodo de estudio y su área de influencia sólo alcanzó a algunos pequeños poblados cercanos, desde donde eran traídos los productos como la orchilla, el agua, las pieles y los cueros.

El desarrollo del puerto de Ensenada sólo fue evidente a partir de los últimos decenios del siglo XIX. Ensenada adquirió importancia gracias a la explotación minera de Real del Castillo y a las políticas de colonización impulsadas por el régimen porfirista,⁵³ gracias a lo cual se ligó a las rutas navieras con los puertos de San Quintín y de San Diego, que también empezó a despuntar hacia la misma época. Estos tres puertos se ligaron comercialmente a través de la compañía naviera del *Desarrollo de la Baja California* en 1887.⁵⁴

El puerto de Topolobampo estuvo también relacionado con un proyecto de colonización porfirista. A partir de su instalación en la década de 1880 el puerto tuvo cierta participación en el sistema del Pacífico, aunque ésta fue limitada durante el periodo de estudio. Desde el punto

⁵³ Piñera, *Orígenes*, 1991.

⁵⁴ Busto, "Maritime", 1999.

de vista de colonos que llegaron a Topolobampo, éste era el adecuado para formar una sociedad donde la misma comunidad organizara sus actividades productivas y tuviera el control económico y administrativo del lugar, así como una religión que no trascendiera los límites de la familia, pero basada en la moral evangélica.⁵⁵

La otra idea de Owen era la condición de Topolobampo como punto estratégico en las comunicaciones transcontinentales; consideraba que era el sitio más cercano para enlazar el este de Estados Unidos con Asia a través de un ferrocarril que cruzara Sierra Madre Occidental. El proyecto pretendía ligar esta ruta a la vía férrea del sur de Texas, pero esto difícilmente se logró en la época de Owen.⁵⁶

Finalmente, la participación de Puerto Ángel, Tonalá y San Benito en el sistema del Pacífico fue limitada. En los tres casos se trataba de puertos pequeños que poco tuvieron que ofrecer a su *hinterland*. El desarrollo de los puertos de Tonalá y San Benito estuvo estrechamente ligado a la producción cafetalera de la región del Soconusco, aunque por sus puertos también se exportaban maíz, cueros, azúcar, cacao, índigo, fruta fresca y pasada, tabacos de Chiapas y Oaxaca, maderas de cedro, aceite, ganado y pieles.⁵⁷ De cualquier forma, su influencia sólo se limitaba a la zona del Soconusco, particularmente en San Benito.

⁵⁵ Un estudio clásico sobre Topolobampo es el de Ortega, 1978; otras investigaciones destacadas son las de Kerr, *Destination*, 1968, y Lowenthal, "Topolobampo", 1986.

⁵⁶ Durante décadas, diversas compañías operaron en la construcción del ferrocarril, que por fin logró terminarse por el gobierno mexicano en 1961, con la línea "Chihuahua al Pacífico". Kerr, *Destination*, p. 19.

⁵⁷ *Prospecto de la Compañía de Vapores Correos de la costa Occidental de México* (Mexican West Coast Mail Steamship Co.), c.1875, BL; *Comercial*, 1920, p. 91.

Capítulo V

EL PUERTO DE SAN FRANCISCO Y SUS CONEXIONES CON LA COSTA MEXICANA

*'Rome is Italy'
'Paris is France'
San Francisco is California and the Pacific Slope, and more;
for all the Orient is destined to yield her tribute¹*

Como se ha visto en el capítulo previo, el sistema de navegación del Pacífico dio inicio precisamente con la entrada de San Francisco en el comercio internacional tras el descubrimiento de oro en California. En este apartado se abordarán algunos aspectos centrales del desarrollo de este puerto como punto de enlace en el eje de comunicación con Panamá.

En una primera parte se analizarán brevemente los primeros años de formación del puerto, correspondientes al periodo de 1848 a 1853. Aquí se verá cómo y de donde vinieron los barcos que transportaron a los buscadores de oro que formaron la incipiente población de San Francisco, entre ellos los de origen mexicano.

Una segunda sección se dedica al surgimiento del puerto como “ciudad instantánea” y los principales factores que contribuyeron a su formación como tal. Después se verá la organización del espacio urbano; más adelante se analiza el comercio y la infraestructura comercial, incluida la temprana creación de un sistema bancario que permitió a San Francisco situarse como el centro financiero de la costa oeste de Estados Unidos. También se dedica un apartado al tema del hinterland y las comunicaciones marítimas, terrestres y fluviales. Finalmente, se expone la relación comercial entre San Francisco y los puertos del Pacífico mexicano; en esta última sección se aborda tanto el comercio indirecto de México con China y

¹ *Metropolis*, 1869.

otros países, como los intercambios directos entre el puerto californiano y los de la costa occidental de México.

1. Los primeros años

Hacia mediados del siglo XIX, cuando México perdió el territorio californiano como producto de la guerra con Estados Unidos, los puertos de aquella costa eran pequeños y funcionaban en torno a la vida misional y a la visita esporádica de embarcaciones dedicadas a la pesca de ballena o de nutria. En la costa, los pueblos de San Diego, Los Angeles y Monterey, tuvieron mayor importancia que el de San Francisco, donde apenas había unos cuantos habitantes en caseríos localizados en lo que entonces se llamaba Yerba Buena.²

Esta bahía brindaba un fondeadero seguro a los navegantes, quienes se relacionaban con la gente local para intercambiar productos. De esta forma, fue el primer asentamiento en California que dependió completamente del comercio, aunque en una escala muy pequeña, pues era un sitio que en 1842 apenas contaba con 152 habitantes.³ Unos años después, en 1846, Yerba Buena fue ocupado por las fuerzas estadounidenses, y en enero de 1847 su nombre fue cambiado por el de San Francisco.⁴ En los años siguientes el rumbo de su historia cambiaría de manera definitiva.

El 24 de enero de 1848, unos cuantos días antes de la firma del tratado de Guadalupe-Hidalgo, se descubrió oro en California. James Marshall y Peter Wimpe, trabajadores de John

² En 1847, las fuerzas armadas estadounidenses ocuparon el puerto de Monterey en la Alta California, mientras que a la bahía de San Francisco sólo se detuvieron para proveerse de agua. Sobre Yerba Buena, un militar que participó en estas campañas, escribió: “anclamos al pie de Sausalito [frente a Yerba Buena], donde cargamos agua fresca. Este fondeadero es un gran sitio para los barcos balleneros que vienen de las zonas de pesca del noroeste por agua e insumos que consiguen de un inglés residente del lugar que posee multitud de ganado.” Wise, *Gringos*, 1850, p. 76.

³ Barth, *Instant*, 1975, p. 110.

⁴ *Ibid*, p. 111; Moehring, *Urbanism*, p. 2.

A. Sutter, un suizo establecido en la zona del río Sacramento a principios de 1840⁵, encontraron oro en el río, justo en el lugar donde Sutter pretendía construir un molino.⁶

Las noticias del hallazgo se propagaron rápidamente y empezaron a arribar personas de México, Chile, China, Hawai, seguidas por individuos de diversas nacionalidades que llegarían en número masivo a partir de 1849. Esto aconteció después de que James Polk, presidente de Estados Unidos, diera un mensaje a su nación en diciembre de 1848, corroborando la existencia de placeres auríferos en California. El suceso desató un fuerte flujo de migración hacia aquellas tierras, siendo los años de 1849 a 1853 cuando se experimentaron mayores transformaciones en San Francisco y sus alrededores.

Los cinco años posteriores al descubrimiento aurífero se caracterizaron por la facilidad para extraer el mineral y por la formación de distintos campos mineros habitados por los recién llegados. Existe evidencia de que el movimiento de pasajeros fue constante en el puerto de San Francisco, principal punto de entrada a la zona aurífera. En 1850, por ejemplo, entraron al puerto 36,462 pasajeros y salieron 26,600, mientras que en 1852 entraron 64,640 y salieron 23,196.⁷ El origen de aquellas personas era variado, muchos de ellos provenían de la costa este de Estados Unidos, pero también arribaron australianos, hawaianos, chinos, rusos, chilenos, franceses, italianos, mexicanos, alemanes, irlandeses, ingleses, siendo estos últimos cuatro los grupos más numerosos en 1850, y los chinos e italianos en 1860.⁸

⁵ A partir del proceso migratorio en California ocasionado por la fiebre del oro, John A. Sutter se convirtió en una figura prominente y de gran influencia en la política tanto de la ciudad de Sacramento como del incipiente estado californiano. Su hijo, John A. Sutter Jr., heredó miles de hectáreas de tierras en el valle de Sacramento, las cuales estuvieron en litigio durante muchos años. Sutter Jr. se mudó a México y se asentó en el puerto de Acapulco, donde fungió como representante consular de Estados Unidos durante más de 15 años. Para un completo análisis biográfico de John A. Sutter Jr. y su relación con California, véase el excelente estudio de Ottley, 2002.

⁶ Soulé, *Annals*, 1855, pp. 131-133; Bancroft, *History*, v. 6, 1888.

⁷ En los años sucesivos, por lo menos hasta 1870, continuó la misma tendencia. Wright, "Making", 1940.

⁸ Sobre la procedencia de las personas que llegaron a California durante la fiebre del oro, véanse los trabajos de Roske, "World", 1963; Wright, "Making", 1940.

Cientos de embarcaciones que anclaron en la bahía permanecieron en ese lugar porque los pasajeros, marinos, capitanes y navegantes en general fueron atraídos por la idea de enriquecerse fácilmente y abandonaron sus buques. Muchos de los cuales se echaron a perder, o se llevaron a la playa para ser transformados en tiendas o en lugares de hospedaje.⁹

Veleros de distintas nacionalidades cargados de mercancías diversas y pasajeros surcaron los mares para llegar a San Francisco. En 1849 entraron embarcaciones procedentes de lugares tan distantes como Sydney, Hawai, Hong Kong, Singapur, Nueva Zelanda, Taití, Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro, Havre, Bordeaux, Liverpool, Londres, Nueva York, Boston, Baltimore, Filadelfia, Charleston, Plymouth; y otros relativamente más cercanos como Valparaíso, Talcahuano, Callao, Panamá, Acapulco, Mazatlán, Oregón, Sitka, Monterrey y San Pedro.¹⁰ De estos, más de cuarenta eran de nacionalidad mexicana o provenían de alguno de los puertos del Pacífico mexicano.

Además de veleros grandes y pequeños empezaron a navegar en el Pacífico los primeros barcos de vapor. Estos garantizaban una mayor velocidad en el transporte de mercancías, pasajeros y correspondencia, conectados con el Océano Atlántico a través de los istmos de Panamá y Nicaragua.

En marzo de 1847 el gobierno estadounidense publicó una convocatoria para subvencionar a compañías navieras para operar en el Atlántico y en el Pacífico. El contrato en este último fue otorgado a William H. Aspinwall, quien el 12 de abril de 1848 integró la *Pacific Mail Steamship Company*.¹¹ La compañía se comprometió a establecer la comunicación mediante barcos de vapor que realizaran la travesía. A cambio, la empresa recibiría un subsidio

⁹ Más adelante, sin embargo, llegó más gente y pudieron formarse nuevas tripulaciones, Bancroft, *History*, 1888, v. 6, p. 168.

¹⁰ “Boats”, 1924.

¹¹ Bancroft, *History*, 1888, v. 6, pp. 126-129.

de \$199,000 por diez años, y entre sus principales obligaciones estaban transportar el correo a los territorios de Oregón y California y, en caso de guerra, a poner sus vapores al servicio del gobierno.¹²

La *Pacific Mail* botó sus primeros vapores destinados a la navegación en el Pacífico en octubre de 1848, cuando los rumores sobre la existencia de placeres auríferos se habían esparcido. De tal manera que el *California*, primer vapor que zarpó de Nueva York hacia el Pacífico, salió de este puerto el 6 de octubre vía el estrecho de Magallanes y llegó a Panamá el 31 de enero de 1849, después de más de tres meses de recorrido, donde encontró multitud de gente esperando embarcarse con destino a San Francisco.¹³

El mencionado vapor, junto con el *Oregon* y el *Panama* fueron los barcos de la *Pacific Mail* destinados a cubrir la ruta de San Francisco a Panamá, en conexión con los vapores que del lado del Atlántico, llegaban al istmo de Panamá. Por el istmo cruzaban al lado del Pacífico el correo, mercancías y pasajeros, y ahí las embarcaciones esperaban ser cargadas para zarpar rumbo a la región aurífera.

La *Pacific Mail* logró ocupar un lugar preponderante en la navegación del Pacífico, pero así como esta empresa, se formaron otras navieras destinadas a cubrir rutas para conectar a San Francisco con otros sitios. Desde 1851, por ejemplo, operó un servicio regular de San Francisco a Humboldt Bay, Trinidad, Crescent City, hacia el norte, y a San Diego, San Pedro, tocando en Santa Bárbara, San Luis Obispo y Monterrey, hacia el sur.¹⁴

No obstante lo anterior, el movimiento marítimo de los primeros años, por lo menos hasta 1859, la mayoría de las mercancías continuaron transportándose en veleros por la ruta del

¹² *Ibid.* Para una historia más completa de la compañía, su formación y operación, véase Kemble, *Panama*, 1990.

¹³ Gundelfinger, *Pacific*, 1917, p. 5; Bancroft, *History*, 1888, v. 6; Kemble, *Panama*, 1990.

¹⁴ Bancroft, *History*, 1888, v. 6, p. 134.

Cabo de Hornos. En la travesía de regreso, eran pocos los productos cargados en San Francisco, hasta que se empezaron a exportar grandes cantidades de trigo y harina.¹⁵

En el movimiento naviero de San Francisco es posible distinguir cuatro etapas entre 1847 y 1860: los buques que entraron antes de 1847 procedieron en su mayor parte de California, Oregon y las islas Sandwich; entre 1849 y 1851 Nueva Inglaterra y puertos de América Latina tendieron a dominar; entre 1852-53 Nueva York envió la flota más grande desde el Atlántico; y después de 1854 las embarcaciones cargadas de carbón, alimentos y madera de puertos de California y Oregón fueron las más numerosas, seguidas de aquellas procedentes de Nueva York.¹⁶

Los artículos de intercambio en los primeros años de formación del puerto de San Francisco eran aquéllos requeridos por la población asentada en el lugar, constituida principalmente por hombres que llegaron en 1849. Ropa, equipo para la extracción minera, comida –incluyendo algunos productos básicos como carnes saladas, harina, frijoles, pan, café, azúcar, fruta seca. Incluso la moneda era escasa y se consideraba como mercancía. En un inicio, casas y madera también fueron importadas de otros sitios, como de Cantón.¹⁷

Tras finalizar los primeros cinco años de rápida formación de San Francisco, el puerto se transformó drásticamente. La población que inicialmente necesitaba abastecerse del exterior, comenzó a tener sus propias producciones alimenticias e industriales, que más tarde serían las actividades que garantizarían su preeminencia como el centro portuario dominante en la costa del Pacífico.

¹⁵ Berry, *Early*, 1984.

¹⁶ *Ibid.*, p. 113.

¹⁷ Jackson, “Early”, 1927, p. 18.

2. *Una ciudad instantánea*

En 1849 Williams Perkins, viajero y cronista de su experiencia en California, se expresaba sobre el puerto de San Francisco de la siguiente manera:

[el puerto] se componía de unas cuantas casas de adobe, con cuatro o cinco casas en mejores condiciones. La plaza [Portsmouth Square] tenía en uno de sus lados dos viejos edificios, los principales del pueblo, que eran la casa del alcalde y el edificio del gobierno, ocupado en ese entonces como oficina de correos. Por aquí y por allá había chozas o más bien casuchas de la gente nativa.¹⁸

Unos años más tarde la situación era completamente distinta, pues el pueblo se había convertido en una ciudad, la más grande de la costa oeste del continente americana. Algunos estudiosos de la historia de San Francisco han señalado que este puerto se constituyó de manera inmediata y se transformó en una “ciudad instantánea”, convirtiéndose en pocos años en uno de los principales centros urbanos de Estados Unidos.¹⁹

Una característica del tipo de “ciudad instantánea” es la rápida formación urbana a partir de la presencia de algún elemento de valor, en la tierra, oro, plata, madera o comercio.²⁰ En el caso de San Francisco es incuestionable que la minería fue la principal actividad económica de California y el oeste de Estados Unidos, en cuya región San Francisco fungió como el centro mercantil y financiero predominante.²¹ Al no tener rivales cercanos, los comerciantes, banqueros y empresarios en general se convirtieron en los reyes de un imperio que dominaba desde Alaska hasta México,²² e incluso hasta Panamá.

¹⁸ Morgan y Scobie, *Three*, 1964, p. 86.

¹⁹ La idea de “ciudad instantánea” fue propuesta por Barth, *Instant*, 1975, y después ha sido retomada por algunos autores como Godfrey, “Urban”, 1997, y Walker, “Industry”, 2001.

²⁰ Barth, *Instant*, 1975, p. xxii.

²¹ Para un análisis de la formación de un mercado financiero regional en San Francisco, véase Odell, “Integration”, 1989.

²² Walker, “Industry”, 2001, p. 37.

Aunado a lo anterior, el sorprendente aumento de población generó la necesidad de abastecer a la propia ciudad. Tan sólo en transcurso de 1849 la población incrementó de 2,000 habitantes en el mes de febrero, a 5,000 en julio y a 20,000 en diciembre.²³ En poco tiempo surgieron en San Francisco servicios financieros, de transporte, de correo, comercios, todo ello indispensable para los pobladores que se asentaban entre el puerto y las zonas mineras.

En un inicio, los comerciantes de la ciudad establecieron contacto con países distantes para exportar oro e importar comida, equipo para minería, y una gran variedad de artículos de consumo. Entre 1848 y 1853, prácticamente todo el trigo que se consumía en California provenía de Chile; las embarcaciones procedentes de Valparaíso o Talcahuano en ese periodo llegaban a San Francisco cargadas de harina de trigo.²⁴

No obstante, en pocos años se lograron cosechas de trigo en tierras californianas, lo cual rindió tales efectos que ya para 1854 existía una sobreproducción, que fue canalizada en el comercio internacional para abastecer a diversas localidades del Pacífico: Hawai, Australia, Hong Kong, Rusia, América Central, México y Chile.²⁵ California mantuvo su estatus como productor de trigo durante las siguientes décadas y, a partir de 1860, comercializó su producción en Gran Bretaña a donde se enviaba mediante barcos de vela por la ruta de Cabo de Hornos.²⁶

²³ McGloin, *San*, 1978, p. 22.

²⁴ Melillo, "Strangers", 2006, pp. 160-164. En este trabajo Melillo propone que productos chilenos como el trigo, la alfalfa y los nitratos propiciaron la expansión económica de California en las décadas de 1848 a 1930. Para el autor, la acogida de dichos productos en California y la adopción de técnicas agrícolas chilenas en tierras californianas influenciaron el desarrollo ambiental de este territorio.

²⁵ Gerber, "Gold", 1999, p. 143 A pesar de que el autor menciona a Chile como mercado para el trigo californiano, parece poco probable que así haya sido, pues este país contaba con su propia producción. De hecho, cuando California se convirtió en exportador de trigo, arrebató a Chile el mercado potencial de este producto en el Pacífico, por lo que Chile reorientó sus exportaciones hacia Europa y se ajustó a los ritmos del comercio mundial. Entre 1865 y 1926 el comercio de trigo chileno se extendió particularmente a Inglaterra. Al respecto véase Sepúlveda, *Trigo*, 1959.

²⁶ Debido al tipo de producto, voluminoso y de bajo costo, era muy oneroso enviarlo por cualquier otra ruta (istmo de Panamá o ferrocarril transcontinental) que no fuera la de Cabo de Hornos. Para efectos de transporte, el trigo

Así, una fuente de riqueza en California fue la posesión de tierras y su explotación en distintos ámbitos. David Igler sugiere que fue precisamente la tierra el medio a través del cual las industrias capitalistas se extendieron en el oeste de Estados Unidos.²⁷ Entre los negocios de este tipo se encuentran la ganadería, la agricultura industrial (en especial el trigo en los valles de San Joaquín y de Sacramento), la extracción de maderas, así como las grandes propiedades destinadas a empresas ferroviarias.

Algunos otros elementos favorecieron también a San Francisco, tales como el descubrimiento de plata en las minas de Comstock Lode, Nevada, en 1859. A través del puerto se hacía la exportación de este producto, que se transportaba de las zonas mineras a la costa en recuas de mulas y más tarde por medio de líneas férreas.

A grandes rasgos, el desarrollo de San Francisco y su transición como centro urbano ocurrió rápidamente, la industria minera inicial se complementó después con la agricultura, al mismo tiempo que el crecimiento de población y de capital en el puerto propiciaron la diversificación de industrias hacia el último cuarto del siglo XIX, que lo llevaron a convertirse en la gran metrópolis del oeste.²⁸

Por otra parte, el crecimiento de población en el puerto fue extraordinario. De unos cuantos cientos de habitantes con que contaba en 1848,²⁹ había pasado a conformar una población de 50,000 en 1854, de 233,959 en 1880 y, gracias al impulso industrial, a casi 350,000 en 1900.³⁰ El número de pobladores se mantuvo por arriba de otros puertos del

era empaçado en sacos de 100 libras cada uno, y se hacían envíos anuales a Europa. En el punto álgido de este comercio, San Francisco envió a Gran Bretaña 500 veleros en una sola temporada. Véase Rodman, "Wheat", 1958.

²⁷ Igler, "Industrial", 2000, p. 168.

²⁸ Ya desde una época temprana se le consideraba a San Francisco como una gran metrópolis, véase: "Metropolis", 1869.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Vance, *Geography*, 1964, p. 45; Walker, "Industry", 2001.

Pacífico, lo cual es un elemento más que ayuda a explicar su jerarquía urbana durante todo el periodo (cuadro 5.1).

Cuadro 5.1
POBLACIÓN EN EL PUERTO DE SAN FRANCISCO, 1847-1930

<i>Año</i>	<i>Habitantes</i>
1848	480
1851	20,000
1854	50,000
1860	56,831
1869	149,473
1880	233,959
1890	298,959
1900	342,782
1910	416,912
1920	506,676
1930	634,394

FUENTES: Para los años de 1848, 1851 y 1860, Cronise, *Natural*, 1868, p.652; para 1854, Walker, 2001, p. 37; para los demás años Vance, *Geography*, 1964, p.45.

San Francisco se convirtió en la ciudad costera del Pacífico más poblada en el continente americano, durante el siglo XIX ninguna logró tener su número de habitantes. Ya en el siglo XX las otras ciudades que seguían en población fueron Los Ángeles, con 319,198 habitantes en 1910; Seattle, con 237,194 en 1910; y Valparaíso, con 280,000 habitantes en 1920.³¹

El crecimiento demográfico, aunado a la destacada diversificación de actividades productivas, hicieron del puerto californiano un núcleo urbano que alcanzó una gran influencia en una vasta región. San Francisco se constituyó como una ciudad grande cosmopolita, y de carácter singular en la costa del Pacífico.

³¹ Para los datos de Los Ángeles y Seattle, *Port*, 1913, p. 39; para Valparaíso, Filsinger, *Commercial*, 1920, p. 395.

3. El espacio urbano

La traza urbana de San Francisco se encuentra directamente relacionada con la función de la ciudad como centro distribuidor de mercancías, de nodo de comunicaciones, de polo de desarrollo industrial y de centro financiero. Lo anterior se vio reflejado en la propia fisonomía del puerto desde una etapa muy temprana.

En las calles cercanas a la plaza central (Grant Avenue, Clay Street) se establecieron almacenes y tiendas departamentales, cuyos comerciantes recibían mercancías de veleros entrados al puerto, y despachaban los productos a los sitios mineros, a través de vapores de río. El distrito financiero se encontraba en la calle de Montgomery, donde se establecieron las oficinas bancarias, que florecieron desde los primeros años de formación del puerto, debido a que los productos mineros requerían de transacciones de compra-venta. El comercio de productos alimenticios quedó instalado en otra sección de la ciudad, cerca de los muelles, y pronto también se empezó a formar una zona residencial.³²

El sector de vivienda a su vez se estratificó según las nacionalidades de los habitantes. En 1850 existían ya los barrios de Sydney, habitado por convictos británicos procedentes de Australia; el de “pequeña” China, donde se aglomeraban aquellos originarios del continente asiático; y el de “pequeño” Chile, que concentraba a los pobladores hispanoamericanos.³³

Después del auge minero y agrícola de las zonas aledañas, la actividad industrial se constituyó en el principal elemento que propició el continuo desarrollo de San Francisco. La necesidad de maquinaria para la agricultura fomentó un temprano desarrollo de industrias en las décadas de 1870 y 1880. El trigo y después la fruta que se producía para secarse, enlatarse o

³² Vance, *Geography*, 1964, pp. 17-22.

³³ Detalles sobre la traza urbana inicial del puerto de San Francisco pueden consultarse en Bancroft, *History*, 1888, v. 6, pp.169-194.

para elaborar vino, implicaron una demanda de máquinas especializadas que no se podían traer fácilmente de la costa este de Estados Unidos.

También la minería y el comercio favorecieron la fabricación de herramientas para las minas y la construcción de embarcaciones. En la década de 1860 había una demanda de motores marinos y metales especializados que primero se satisfizo con acero importado, pero hacia 1910 se obtuvo de plantas del sur de San Francisco.³⁴

Un análisis de las industrias en el puerto nos da una idea de la magnitud del crecimiento urbano, además de que permite conocer el tipo de mercancías que se obtenían en el propio puerto. Entre 1875 y 1900 la aparición de nuevas industrias modificó la organización espacial de San Francisco. Para este periodo Richard Walker ha distinguido siete distritos industriales,³⁵ tres de ellos al norte de la calle Mercado (Market):

1. Fábricas de uso mixto (enlatadoras, fábricas de chocolate, refinerías de azúcar, fundidoras, piedras, maquinaria);
2. Bienes de consumo (cigarros, ropa, zapatos, cerveza, licor);
3. Bienes suntuarios (joyería, ropa, instrumentos musicales).

Otros cuatro distritos se encontraban al sur de la calle Misión: 4. Metales y maquinaria (máquinas y equipo para minas, fábricas, refacciones partes para estufas, pintura); 5. Procesamiento de alimentos (azúcar, enlatadoras, café y especias); 6. Madera y mueblería (muelles de madera, muebles, colchones); 7. Industria pesada (acero, barcos, aceite de ballena).

Como puede verse, todo tipo de industrias fueron incorporadas a las actividades económicas del puerto,³⁶ con una producción capaz de abastecer a la propia ciudad, a su hinterland, así como de exportar artículos a otros estados o países de la costa del Pacífico. Pese

³⁴ Vance, *Geography*, 1964, p. 27.

³⁵ Walker, "Industry", 2001, p. 39.

³⁶ Ejemplo de ello es una guía comercial publicada en 1872 en el puerto de San Francisco, Price y Haley, *Buyers'*, 1872.

a ello, había otras mercancías que no era posible obtener en California, por lo que el comercio de San Francisco con otros sitios debió mantenerse activo durante las décadas siguientes.

4. Comercio e infraestructura comercial

San Francisco mantuvo un intenso comercio con otros países y en la segunda mitad del siglo XIX fue el mayor centro mercantil de la cuenca del Pacífico, fundamentalmente gracias a la exportación de granos y de mercurio.³⁷ El producto de las minas se enviaba a la costa este de Estados Unidos y se exportaba a Inglaterra, China, Hawai, Filipinas, Australia, Perú, India, Chile y a otras naciones que necesitaban un medio de cambio. La madera producida en Puget Sound, pueblo localizado en el Pacífico norte, llegaba a San Francisco para embarcarse a Honolulu, Sydney, Tahiti, Shanghai y Valparaíso.³⁸

A grandes rasgos, el comercio con otros países se distribuía de la siguiente manera: Inglaterra era el mayor consumidor de trigo, al absorber la mitad del total exportado al exterior y regresaba a San Francisco un sexto en importaciones directas. Hawai contribuía con un cuarto de las importaciones, casi todo en azúcar sin refinar, y recibía un cuarto de su valor en provisiones y manufacturas. China se llevaba gran proporción de harina, y casi toda la moneda de plata enviada desde San Francisco; las mercancías de regreso eran principalmente té y arroz. Japón compartía la exportación de plata y manufacturas, y a cambio ofrecía seda; México

³⁷ Gerber, "Gold", 1999, p. 144.

³⁸ Moehring, *Urbanism*, 2004, p. 36.

requería en su mayor parte maquinaria para minería y azogue; América Central, harina; y Australia, pescado enlatado.³⁹

En un informe de 1878, encontramos detalles del comercio de San Francisco con todos estos lugares. A Nueva York, enviaba vinos y brandy, lana, madera de construcción, borato (sal obtenida de la combinación del ácido bórico con una base) frutas conservadas, legumbres, provisiones, cedro, cueros, cuernos, marfil, semillas, estera, aceite de ballena, minerales de cobre, fierro y plata, así como salmón conservado. A América del Sur se destinaban madera de construcción, durmientes para ferrocarril, frutas y legumbres, abulón, azogue, té, sebo y trigo. Mientras que a Alemania San Francisco exportaba polvos de hueso, cueros, fruta conservada, salmón, miel, sebo y vino.⁴⁰

Algunos de estos productos, como veremos más adelante, no se obtenían en el puerto, sino se conseguían en lugares distantes y sólo se distribuían a través de San Francisco, que funcionó como entrepôt, pues aquí se concentraban las mercancías que después se reexportaban a otras partes.⁴¹ De esta manera, además de una función comercial, el puerto californiano también fue un importante centro financiero para la costa oeste de Estados Unidos.

³⁹ Bancroft, *History*, 1888, v. 6, p. 126.

⁴⁰ Consulado de la República Mexicana en San Francisco. Pritchard, "Consulado", 1880, p. 447.

⁴¹ Entrepot es un lugar esencialmente de re-embarque donde mercancías y/o pasajeros se transfieren de un barco a otro. Su ubicación y crecimiento está dictado por el trazo geográfico de las rutas de transporte de larga distancia, y por la tecnología de las embarcaciones marítimas. Kidwai, "Conceptual", 1992, p. 10.

a) Bancos y sistema financiero

Uno de los aspectos de mayor relevancia en la formación de San Francisco como un destacado centro financiero en el Pacífico fue el funcionamiento de un temprano sistema bancario. Esto le permitió al puerto y sus comerciantes tener independencia con respecto a los mercados financieros de la costa este de Estados Unidos.

Los primeros banqueros del puerto eran comerciantes y especuladores que se dedicaron a actividades mercantiles desde los primeros años de la década de 1850. Las ganancias provenientes de sus transacciones comerciales fueron el origen de las inversiones en la economía californiana, pues los rendimientos obtenidos les otorgaban capacidad de ahorro.

En general, el ahorro y el cúmulo de información por parte de los comerciantes se pueden contar como factores que favorecen el desarrollo de centros financieros. Los mercaderes se concentran en ciudades con una función de entrepôt localizadas en nodos de transporte de redes mercantiles, donde los bienes se procesan o almacenan antes de su distribución. Mientras más grande sea el área que sirve el entrepôt, mayor el potencial de la ciudad para convertirse en centro financiero.⁴²

Lo anterior, aunado a la existencia de oro y plata en las minas cercanas, constituyeron la base sobre la cual San Francisco construyó una fuerte economía regional. La geografía de la costa del Pacífico, con la singular ubicación del puerto cerca de las minas, dieron como resultado la primacía comercial de la ciudad y su eventual dominio de una red financiera en la región. Esto fue posible gracias a la combinación de riqueza mineral y comercial, así como al aislamiento geográfico.

⁴² Odell, "Integration", 1989, p. 299.

Como resultado del primer factor, grandes cantidades de ahorro proveniente de minas de propietarios locales, de las ganancias de una industria altamente rentable, y de una fuerza de trabajo joven, fueron acumuladas en San Francisco y se reinvirtieron en la zona. En el segundo caso, el aislamiento permitió a los comerciantes del puerto estar protegidos de la competencia en el sector financiero; es decir, sin el aislamiento del resto del país, es probable que la función de intermediario financiero hubiese sido asumida por un establecimiento comercial previamente existente, como la ciudad de Nueva York.⁴³

En los primeros años, los comerciantes cumplieron ciertas funciones que generalmente corresponden a los bancos, tales como aceptar depósitos de empresarios locales que buscaban un lugar seguro para guardar su oro o su dinero, cambiar cheques escritos por compañías localizadas fuera de la ciudad y pagos en oro, así como extender crédito a clientes valiosos. La combinación de aceptar depósitos, cambiar cheques, y hacer préstamos proveyó a los comerciantes con las funciones esenciales de los bancos.⁴⁴

Los grandes comerciantes del norte de California invirtieron sus ganancias en infraestructura, en producción de bienes para sustituir las importaciones (productos de lana, muebles), en exportación de mercancías (trigo, azúcar, madera), y en bienes raíces en toda la zona. Estas redes de comercio y de inversión fueron repetidas por instituciones regionales dedicadas a transacciones bancarias, seguros, bolsa de valores y transporte de metálico.⁴⁵

La ventaja financiera que tuvo California para mantener una estructura bancaria fue la abundancia de oro, capaz de sostener una moneda metálica. Antes de que se estableciera en San Francisco la casa de moneda del gobierno estadounidense en 1854, existieron por lo menos dos docenas de casas de moneda privadas. Este hecho contribuyó a estimular las funciones

⁴³ *Ibid.*, p. 300.

⁴⁴ Schweikart y Pierson, "Hard", 1999, p. 209.

⁴⁵ Odell, "Integration", 1989, p. 301.

bancarias en el estado, pero también pronto llegaron oficinas bancarias que operaron en la región.⁴⁶

Entre 1849 y 1852 se extendieron las firmas bancarias en el puerto. Algunos eran agentes de bancos y comerciantes en otras partes, tales como Adams and Company de Nueva York, Burgoyne and Company de Nueva Orleans, B. Davidson and Company de Londres, Gildemeester, deFremery and Company de Amsterdam, Godeffroy, Sillem and Company de Hamburgo, James King of William de Washington, y Wells and Company de Boston.⁴⁷

Otros comerciantes cuyos nombres y acciones adquirieron relevancia fueron John Parrott, quien había sido comerciante, banquero y cónsul de Estados Unidos en Mazatlán y llegó a San Francisco a principios de la década de 1850.⁴⁸ Parrott era dueño de bienes raíces y estaba involucrado en varios negocios; en 1852 construyó un edificio destacado en San Francisco, con piedras importadas de China,⁴⁹ y sus actividades bancarias continuaron su curso en los siguientes años.

Mención aparte merecen William Ralston y Wells, Fargo and Company. Ralston se dedicó a las actividades bancarias desde 1850 y unos años más tarde, en 1864, fundó el Banco de California, que la primera institución bancaria incorporada según las leyes del mismo estado.⁵⁰ Wells, Fargo & Co. fue fundado en 1852 por Henry Wells y William Fargo para operar un negocio de mensajería en California, que llegó a contar con 60 agencias en la costa oeste en 1855. Los agentes de esta compañía también cambiaban dinero, aceptaban depósitos y

⁴⁶ Schweikart y Pierson, "Hard", pp. 211-214.

⁴⁷ Berry, *Early*, 1984, p. 100. Sobre otros comerciantes que actuaron como prestamistas o banqueros en San Francisco, Oakland y Los Ángeles, véase Bancroft, *History*, v. 7, pp.183-190.

⁴⁸ John Parrot formó parte de la empresa Parrot, Talbot & Co., de Mazatlán, y en 1838, a la edad de 26 años, fue nombrado cónsul de Estados Unidos en ese puerto. Sobre la vida de Parrot, véase Donohoe, *John*, 1972.

⁴⁹ Pierson y Schweikart, *California*, 1994.

⁵⁰ *Ibid.*

hacían préstamos.⁵¹ En interesante mencionar que Wells Fargo & Co., contaba con agencias en Acapulco, Guaymas, La Paz y Mazatlán, en una época en que aún no se establecían instituciones bancarias.

Los bancos de San Francisco del periodo de la fiebre del oro se terminaron con el fin de la Guerra Civil; estos pasaron de tener responsabilidad individual en solvencia y seguridad, a una etapa de organización gerencial, en el que profesionales entrenados dirigieron las actividades de los bancos bajo la supervisión del estado. A partir de entonces los diez bancos establecidos en California cambiaron a las cuentas de estándares nacionales.⁵²

⁵¹ La sección bancaria de la empresa fue separada en 1876 de la sección de mensajería. Pierson y Schweikart, *California*, 1994.

⁵² Schweikart y Pierson, "Hard", 1999, p. 228.

5. Hinterland y comunicaciones marítimas, terrestres y fluviales

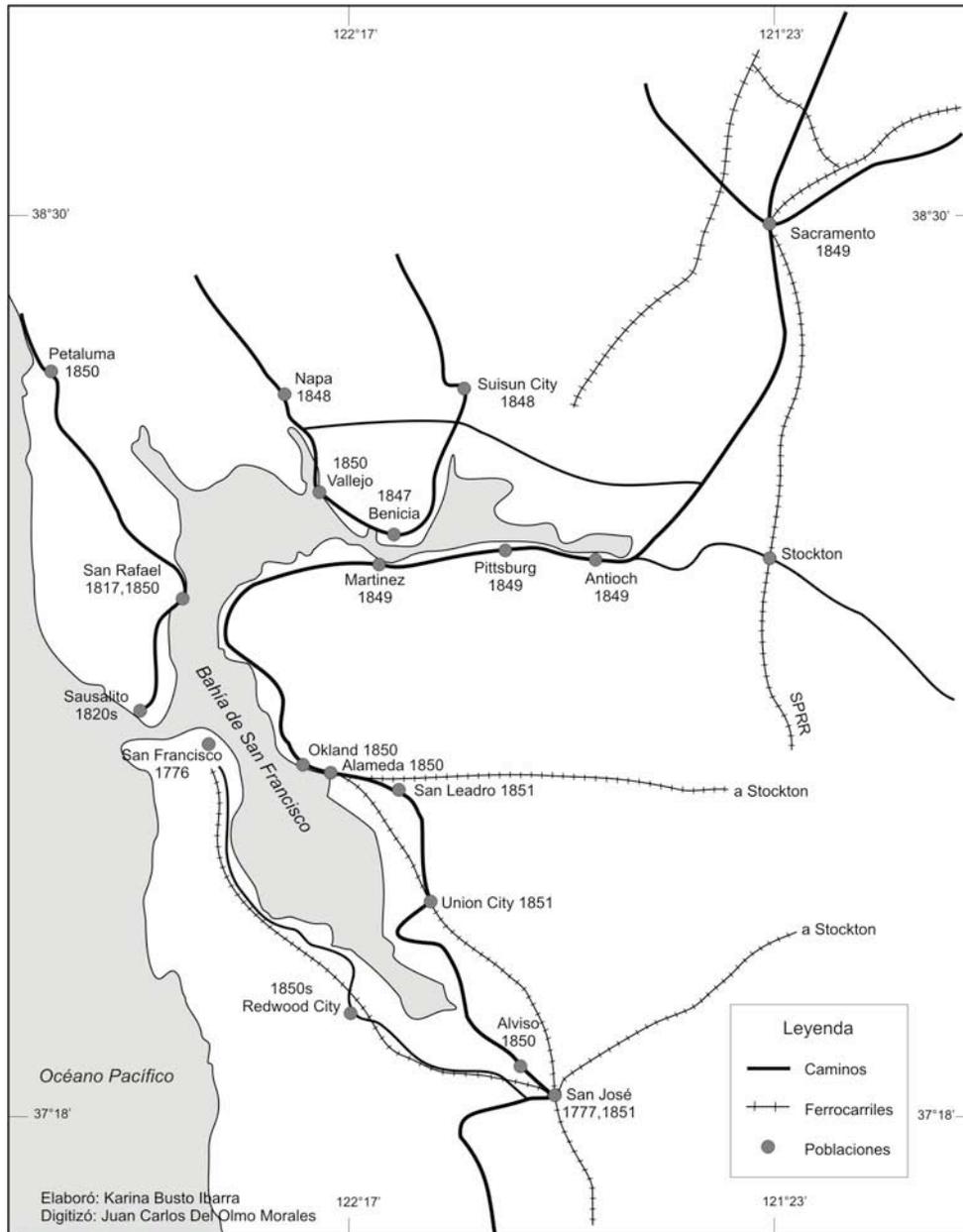
Como se ha mencionado San Francisco era el centro de recopilación, almacenamiento y distribución de mercancías provenientes de Europa, América y el Lejano Oriente; también fue el centro de distribución en el oeste de Estados Unidos, particularmente de las montañas rocosas hacia la costa del Pacífico. Los intercambios fomentaron la navegación costera, la marítima y la fluvial,⁵³ de tal manera que el puerto se convirtió en un lugar esencial para la expansión del “lejano oeste” de Estados Unidos, el llamado “Far West”.

El próspero puerto constituía el nodo comercial, político y financiero, a partir del cual se articulaban una serie de pueblos en incipiente desarrollo. Todos ellos estaban ligados entre sí a través de eficientes sistemas de comunicación que conectaban a una red de ciudades que florecieron en buena medida gracias a la existencia de San Francisco.

La posición geográfica del puerto fue uno de los principales factores que contribuyeron a su esplendor. Localizado dentro de una bahía grande y segura, cercano a las regiones de riqueza minera y agrícola, punto de salida al mar de los ríos Sacramento y San Joaquín, se convirtió en un entrepot, encargado de distribuir mercancías en un amplio hinterland. Éste comprendía un área extensa que abarcaba la zona de la bahía y el valle central de California (mapa 5.1).

⁵³ Bancroft, *History*, 1888, v. 6, p. 126.

Mapa 5.1
HINTERLAND DEL PUERTO DE SAN FRANCISCO



NOTA: Los años que se señalan en cada lugar corresponden a la fecha de su fundación.
FUENTE: Moehring, *Urbanism*, 2004, p.23.

Los fuertes grupos de comerciantes forjaron la creación de redes urbanas cercanas y distantes que corrían en todas direcciones, fortaleciendo así una organización de comunicaciones marítimas y fluviales que interconectaron a pueblos y ciudades del norte de California.⁵⁴ Entre los poblados de esta área se estableció un sistema de transporte fluvial importante a través de ríos navegables que conectaban al puerto con los principales centros mineros cercanos a Sacramento y Stockton.

La navegación marítima y fluvial se combinó desde muy temprano para dar lugar a la existencia de un sistema de transportes bien articulado a través del cual circulaban bienes y personas. Las primeras rutas en barcos de río fueron aquellas hacia Sacramento y Stockton, desde el primer punto eran abastecidos los centros mineros del norte, mientras que el segundo sirvió como sitio de abasto para las minas del sur. San Francisco era el punto de enlace eficiente para la recepción de productos llegados por mar, y su transferencia a los barcos de río, que a su vez se usaban para abastecer a los pueblos del interior.⁵⁵

Las principales conexiones a través de los ríos enlazaban a los pueblos de Oakland, Alameda, San Leandro, Union City, Alviso, Redwood City, Susalito, San Rafael, Petaluma, Sonoma, Napa, Vallejo, Benicia, Suisun, Port Costa y Antioch, casi todos ellos eran lugares de producción agrícola. La presencia de agua en estos lugares permitió la creación de un sistema de transporte fluvial que fue determinante para el desarrollo del área de la Bahía.⁵⁶

Además del hinterland inmediato de San Francisco, el puerto era un sitio clave para otros asentamientos localizados en la costa del Pacífico, con los que tenía comunicación directa por la vía marítima. Sitios como Monterey, Crescent City, Eureka, Mendocino, Victoria,

⁵⁴ Moehring, *Urbanism*, 2004, pp. 3.

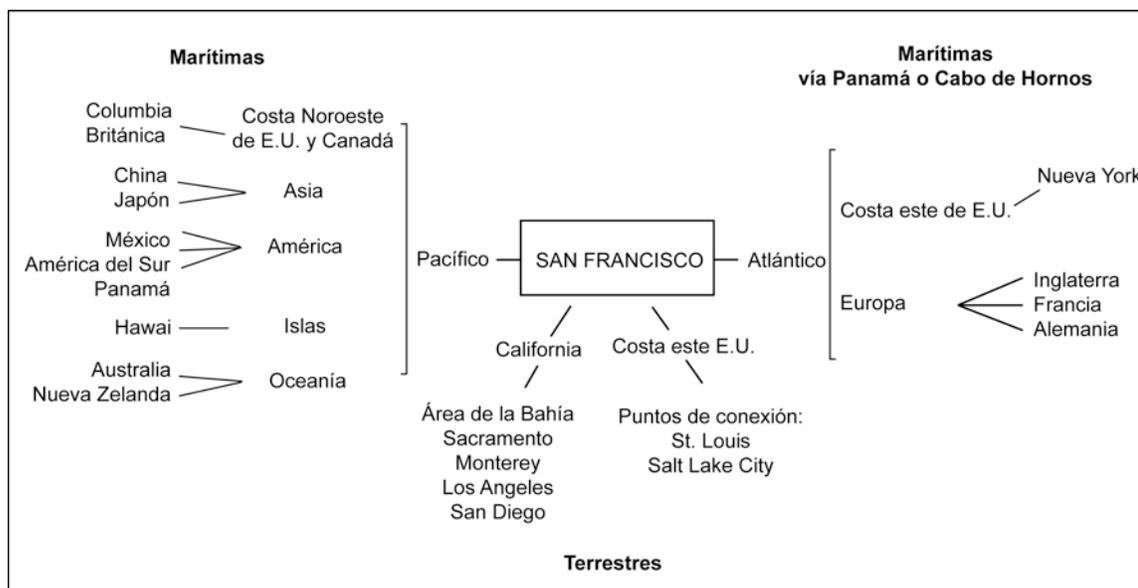
⁵⁵ Vance, *Geography*, 1964, pp. 13-14.

⁵⁶ *Ibid.*, p.34. Sobre el desarrollo de estas ciudades y pueblos mineros y agrícolas, véanse Bancroft, *History*, 1888, v. 7, pp. 446-480, y Moehring, *Urbanism*, 2004, p. 3-23.

Seattle, Tacoma, San Diego, San Pedro, eran los puertos en la costa estadounidense que mantenía comercio con San Francisco.

En una fecha tan temprana como la década de 1850, San Francisco era el centro nodal de la red de transportes más importante en la costa del Pacífico (mapa 5.2).⁵⁷ El puerto ejercía una influencia notable en las comunicaciones hacia Panamá, también se configuraba como el centro comercial del Pacífico de la costa californiana (con influencia al norte hasta los puertos de Seattle y Portland, y hasta Monterey, San Pedro y San Diego), y además se distinguía por sus conexiones con Canadá (Victoria y Vancouver) y Alaska.⁵⁸ Paulatinamente San Francisco se convirtió también en la puerta hacia el lejano Oriente, mediante rutas que ligaban al puerto con Hawai, Japón, China y Australia⁵⁹ (figura 5.1).

Figura 5.1
REDES DE COMERCIO MARÍTIMAS Y TERRESTRES DEL PUERTO DE SAN FRANCISCO

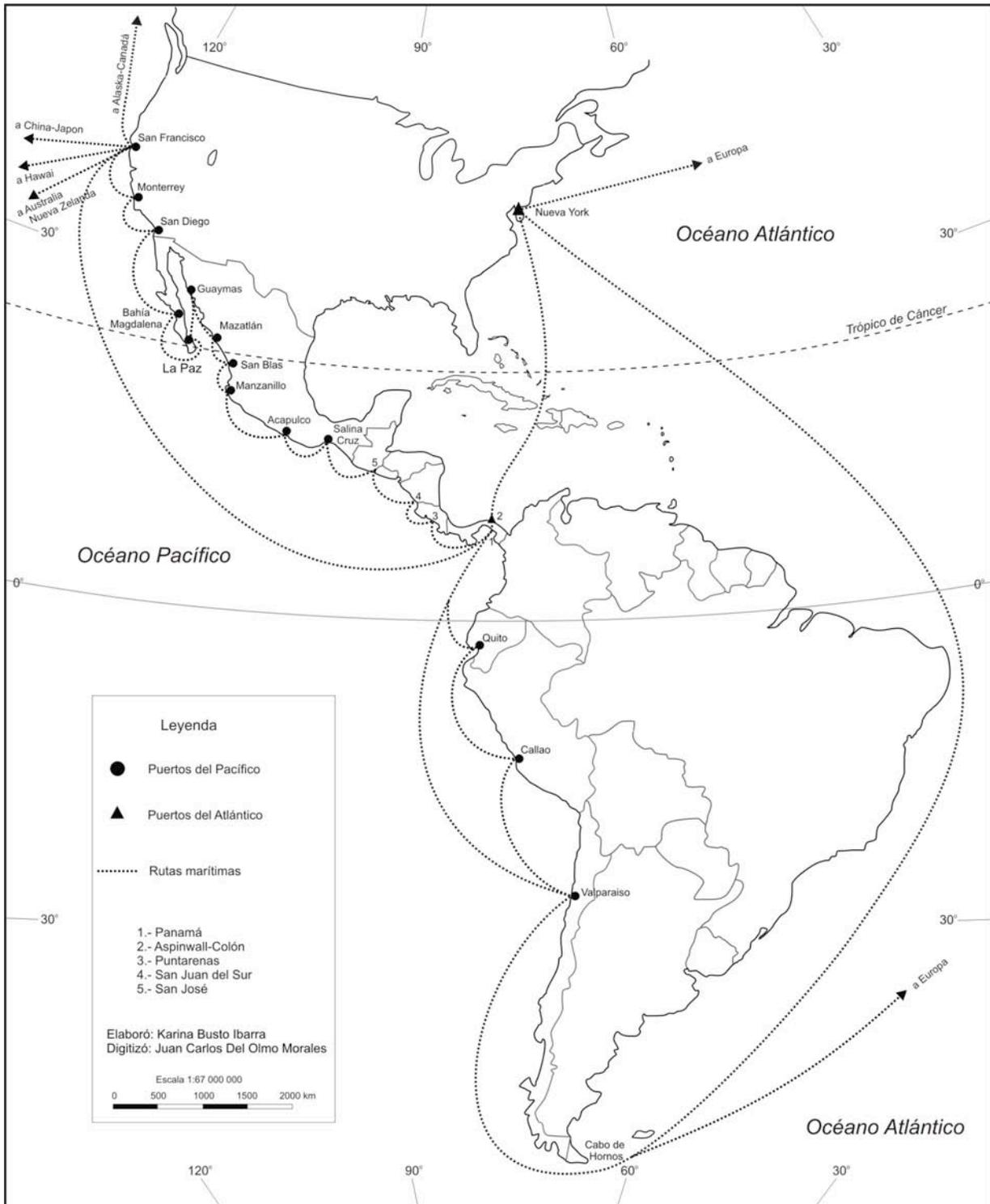


⁵⁷ Vance, *Geography*, 1964, p. 13.

⁵⁸ Véanse las rutas de la compañía naviera *Pacific Coast Steamship Company* en Best, *Ships*, 1964.

⁵⁹ "Metropolis", 1869.

Mapa 5.2
RED DE TRANSPORTES EN LA COSTA DEL PACÍFICO Y SUS CONEXIONES CON EL ATLÁNTICO



Elaborado a partir de: Bancroft, *History*, 1888, v.6; Vance, *Geography*, 1964; Best, *Ships*, 1964; Kemble, *Panama*, 1990.

En la figura 5.1 y en el mapa 5.2. se observan las principales conexiones marítimas y terrestres a partir de San Francisco como nodo articulador de diversos espacios, con sitios de la costa oeste de Estados Unidos y Canadá, con puertos asiáticos, del continente americano, las islas oceánicas y Oceanía; también mantenía redes terrestres hasta la costa este de Estados Unidos, y con Nueva York y Europa a través del istmo de Panamá y del Cabo de Hornos.

Por otra parte, en los primeros años a partir de la fiebre del oro, la navegación de San Francisco con los puertos mexicanos se realizaba de manera constante pero sin itinerarios fijos, mediante embarcaciones de vela y de vapor que recorrían la ruta hacia Panamá o que comunicaban a los puertos las Californias. Esta situación se modificó con la formalización de compañías navieras subvencionadas primero por el gobierno estadounidense y después por gobiernos externos, como el de México, que también otorgó subsidios a las empresas navieras extranjeras.

Al igual que los veleros, la presencia de vapores fortaleció las relaciones entre San Francisco y los puertos mexicanos. La introducción de esta tecnología en las rutas del Pacífico fue determinante en la expansión comercial de las potencias europeas que buscaban el dominio de mercados distantes, cada vez más cercanos por la reducción del espacio a través de los medios de comunicación y de transporte.

Con relación a otros medios de comunicación en el puerto de San Francisco, en el último cuarto del siglo XIX ya existía una red de embarcaciones de río, ferrocarriles, diligencias, telégrafo y navegación marítima que conectaban a la ciudad con su entorno inmediato. Las comunicaciones entre California y los estados del Atlántico de Estados Unidos progresaron poco entre 1849 y 1858, pero sí hubo algunas mejoras locales en este periodo. Las compañías de mensajería empezaron a operar en 1849, llevando envíos de noticias entre

diversos campamentos mineros, pueblos y ciudades. En octubre de 1853 se terminó la primera línea telegráfica entre San Francisco, San José, Stockton, Sacramento y Marysville.⁶⁰

El telégrafo transcontinental se concluyó en octubre de 1861, lo cual significó el paso final en el constante proceso de mejoras entre las costas este y oeste de Estados Unidos, que empezó con la inauguración del servicio de vapores de Panamá en febrero de 1849. Las noticias llegaban ahora en 24 horas y los cambios en el futuro serían cuestión de horas, ya no de días o semanas.⁶¹

La navegación de río experimentó grandes cambios entre el inicio de la fiebre del oro y los años siguientes, cuando se introdujeron vapores más rápidos y la comunicación entre San Francisco y Sacramento se logró en sólo cuatro horas. Aunado a lo anterior, diversos caminos fueron abiertos para el tránsito de diligencias; algunos se encontraban en mal estado, pero se intentaba conservarlos abiertos para su funcionamiento. La construcción de muelles y puentes también fue muy importante para garantizar el traslado de mercancías y pasajeros entre San Francisco y su hinterland. De igual forma, la construcción de líneas férreas fue una tarea que los grandes empresarios de California ambicionaron desde temprano, y en 1862 empezó la construcción del ferrocarril a partir de Sacramento hacia Nevada.⁶² Unos años más tarde, San Francisco quedó ligado a la costa este de su país a través del ferrocarril transcontinental, concluido en 1869.

San Francisco fue entonces el centro de un sistema ferroviario de transportes hacia el Atlántico, un entrepot del estado y sus territorios vecinos, así como la salida de los ricos minerales y el punto de distribución de un paulatino mercado que se extendía al Oriente,

⁶⁰ Carter, "Before" 1942, p. 302.

⁶¹ *Ibid.*, p. 317.

⁶² Bethel, "Golden", 1999. Para mayores detalles sobre la construcción de ferrocarriles en California, véase Bancroft, *History*, 1888, v. 7, pp. 495-635; sobre la evolución de las vías férreas en Estados Unidos véase Vance, *Capturing*, 1986.

Australia, América del sur y América del norte; fue además el gran centro social de toda la cuenca del Pacífico.⁶³

El surgimiento, desarrollo y permanencia de San Francisco como puerta al comercio y las comunicaciones con espacios alejados, se relaciona directamente con la participación de los puertos mexicanos en el sistema del Pacífico. San Francisco, como parte del eje del tráfico con Panamá mantuvo, desde sus orígenes, una relación directa con México.

6. Relación comercial entre San Francisco y los puertos del Pacífico mexicano

Las relaciones entre San Francisco y la costa occidental de México data de fines del siglo XVIII. Como parte del territorio novohispano y más adelante mexicano, la Alta California se vinculó con las misiones de la Baja California y con el puerto de San Blas, lugar desde donde salieron las expediciones destinadas a colonizar el norte de la península mediante el establecimiento de misiones. También por San Blas se enviaron provisiones a los nuevos asentamientos del norte, de tal forma que se mantuvo cierta comunicación y comercio entre San Blas y las Californias.

En las últimas décadas del siglo XVIII y en las primeras del XIX, embarcaciones extranjeras dedicadas a la pesca de nutrias y ballenas, practicada fundamentalmente por los rusos, visitaban las costas de la Alta y Baja California, así como de otros puntos del Golfo.⁶⁴

⁶³ Bancroft, *History*, 1888, v. 7, p. 693.

⁶⁴ Trejo, *Espacio*, 1999, pp. 54-68. El tema de la pesca de la nutria ha sido ampliamente abordado por Ogden, *California*, 1941.

Sin embargo, el comercio con extranjeros (rusos, franceses, ingleses) tuvo mayor impacto en los puertos de la Alta que de la Baja California.⁶⁵

Es poco lo que se conoce sobre los intercambios entre las Californias y los puertos de Sinaloa y Sonora en las primeras décadas del siglo XIX. Se ha inferido que durante este lapso los intercambios con la Alta California tuvieron cierta importancia,⁶⁶ pero no existen estudios suficientes al respecto. De cualquier manera, el comercio debió haber sido modesto si consideramos que salvo los establecimientos misionales, no existía un centro mercantil destacado. Esto cambió a partir del descubrimiento de oro en aquel territorio pues, a partir de entonces, San Francisco mantendría intercambios mercantiles con los puertos mexicanos. Ejemplo de ello es la entrada de embarcaciones mexicanas al puerto californiano en el año de 1849 (cuadro 5.2).

⁶⁵ Sobre los intercambios en la cuenca del Pacífico durante estos años, véase Iglar, “Diseased”, 2004.

⁶⁶ Trejo, “Comercio”, 1998, *Espacio*, 1999, pp. 54-68.

Cuadro 5.2
ENTRADA DE BARCOS A SAN FRANCISCO PROCEDENTES DE PUERTOS MEXICANOS
26 DE MARZO AL 30 DE DICIEMBRE DE 1849

<i>Mes</i>	<i>Día</i>	<i>Nombre</i>	<i>Tipo de barco</i>	<i>Nacionalidad</i>	<i>Procedencia</i>	<i>Días de trayecto</i>
Abril	1	Volunta	Bergantín	Peruano	San Blas	
Abril	12	Republicano	Bergantín	Mexicana	Mazatlán	
Abril	12	Euphemia	Bergantín	Estadounidense	Mazatlán	
Abril	16	Victoria	Barco	Mexicana	San Blas	
Abril	18	Swallow	Goleta	Estadounidense	Mazatlán	31
Abril	19	Lola	Goleta	Ecuatoriana	San Blas	25
Abril	25	Antonia	Bergantín	Hamburguesa	Mazatlán	24
Mayo	3	Mary Francis	Barca	Hawaiana	Mazatlán	24
Mayo	6	Matilda	Goleta	Danesa	Mazatlán	22
Mayo	13	Cayuga	Bergantín	Estadounidense	San Blas	
Mayo	25	Fanny	Barca	Peruana	Mazatlán	
Mayo	29	Edith	Propulsor	Estadounidense	Mazatlán	
Junio	2	Jakin	Bergantín	Chilena	San Blas	
Junio	8	Palamo	Bergantín	Francesa	Mazatlán	
Junio	9	Johana & Olouff	Goleta	Danesa	Mazatlán	
Junio	9	Limeuianne	Barca	Francesa	Mazatlán	
Junio	11	Mira del Rogano	Goleta	Mexicana	nd	
Junio	15	Brothers	Bergantín	Mexicana	nd	
Julio	1	Panchita	Barca	Ecuatoriana	Mazatlán	38
Julio	5	Felis Carolina	Bergantín	Chilena	San Blas	34
Julio	7	Swallow	Goleta	Estadounidense	Mazatlán	31
Julio	9	Matilda	Bergantín	Danesa	Mazatlán	33
Julio	10	Antonia	Bergantín	Hamburguesa	Mazatlán	29
Julio	18	San Blassina	Goleta	Mexicana	Santa Cruz	3
Julio	20	Paraiso	Bergantín	Peruana	San Blas	85
Agosto	4	Talca	Goleta	Peruana	Mazatlán	48
Agosto	6	Packet of Copiapo	Bergantín	Chilena	Mazatlán	38
Agosto	9	Celina	Barca	Francesa	Mazatlán	72
Agosto	13	Orion	Bergantín	Chilena	Acapulco	63
Agosto	30	Olga	Barca	Estadounidense	Mazatlán	43
Agosto	31	Louisa	Bergantín	Inglesa	Mazatlán	46
Septiembre	1	Johanna O'Laffa	Goleta	Danesa	Mazatlán	32
Septiembre	18	Condor	Bergantín	Ecuatoriana	San Blas	41
Septiembre	28	Manuel E. Forbes	Goleta	Mexicana	San Blas	59
Octubre	4	Swallow	Goleta	Estadounidense	Mazatlán	25
Octubre	6	Dos amigos	Goleta	Mexicana	Mazatlán	36
Octubre	29	Capt. Lincoln	Goleta	Estadounidense	Mazatlán	
Noviembre	8	Louisa	Bergantín	Mexicana	San Blas	53
Noviembre	9	Grey Eagle	Barco	Estadounidense	Mazatlán	17
Diciembre	10	Belampigo	Bergantín	Mexicana	Mazatlán	35
Diciembre	10	Copiapo	Bergantín	Mexicana	Mazatlán	
Diciembre	19	Swallow	Goleta	Mexicana	Mazatlán	26
Diciembre	27	Abille	Barca	Francesa	Mazatlán	

nd: No disponible.

FUENTE: *Quarterly*, 1924, pp. 36-45. NOTA: La llegada de las embarcaciones fue diversa. En este mismo periodo entraron a San Francisco barcos procedentes de los siguientes lugares: *Estados Unidos, costa Este*: Baltimore, Bangor, Boston, Charleston, Greenport, Filadelfia, Nantucket, Newburyport, New Bedford, New Haven, New Orleans, New York, Norfolk, Plymouth, Providence, Sag Harbor, Salem; *costa Oeste*: Bodega, Columbia River, Monterey, Oakland, Oregon, Portland, Sacramento, Santa Cruz, San Diego, San José, San Pedro, Sitka. *Europa*: Belfast, Bordeaux, Bremen, Cardiff, Liverpool, Hamburg, Havre. *América del Sur*: Acajutla, Buenos Aires, Callao, Chiloe, Coquimbo, Guayaquil, Lambayeque, Paíta, Panamá, Río de Janeiro, Talcahuano, Valparaíso. *Este de Asia e islas del Pacífico*: China, Hong Kong, Manila, New Zealand, Singapur, Sydney, Port Phillip (Australia), Taití, Lahaina, Oahu (Islas Sandwich), Hobart Town (Australia).

a) *Las transacciones entre México y China*

Ya se ha visto que con la entrada de San Francisco en la escena del mundo del Pacífico, los flujos del comercio se modificaron sustancialmente. En el caso de sus nexos con la costa mexicana, San Francisco absorbió parte de las transacciones que antes se realizaban en comercio directo o en rutas tradicionales, como ocurrió con la exportación de plata por las aduanas de México. Vale la pena mencionar que de los siglos XVI al XVIII, el mercado final de la plata producida en el continente americano, incluida la mexicana, era China, donde ésta tenía una fuerte demanda porque se utilizaba como medio de cambio.⁶⁷ La plata producida en la Nueva España tuvo particular importancia en el siglo XVIII, y ésta se comercializó fundamentalmente a través de Acapulco en el llamado galeón de Manila.⁶⁸

Durante el siglo XIX China continuó siendo un mercado potencial de plata. En el Pacífico, la producción argentífera de algunas regiones encontró salida por los puertos de San Blas, Mazatlán y Guaymas, pero la ruta de este comercio en la primera mitad del siglo XIX fue a través de Inglaterra, a donde era llevada en embarcaciones de la marina inglesa, generalmente en forma de contrabando.⁶⁹ Es probable que haya existido una relación directa, aunque esporádica, entre los puertos mexicanos y China.⁷⁰ Sin embargo, después del surgimiento de

⁶⁷ Flynn y Giraldez han propuesto dos ciclos en la circulación de plata hacia China: el primero, de 1540s a 1640s, periodo en el que las minas de Potosí generaron mayor producción; el segundo, de 1700 a 1750, durante el cual la plata mexicana fue predominante. En todo este periodo China fue el mercado dominante. "Globalization", 2004.

⁶⁸ Valdés, *Minas*, 1987; Marichal, "Spanish-American", 2006.

⁶⁹ Mayo, *Commerce*, 2006, pp. 285-352; Gough, "Specie", 1983.

⁷⁰ En 1854, por ejemplo, salió de Mazatlán un buque extranjero con destino a China, Servo, "Apuntes", 1859; Araceli Ibarra menciona que Barrón y Forbes exportaban plata de Zacatecas, Sonora y Pachuca, y que gracias a este comercio mantenían redes comerciales con firmas de México, Europa, Sudamérica y China. Ibarra, *Comercio*, 1998, p. 423.

San Francisco como nodo de las relaciones transpacíficas, el puerto californiano acaparó el dominio del comercio entre México y Asia.⁷¹

A mediados del siglo XIX la plata y pesos mexicanos producidos en el noroeste encontraba su mercado, como en la época colonial, en China, donde el peso mexicano era aceptado en los intercambios mercantiles. En 1849-50 los vapores de la línea de Panamá acapararon buena parte de los envíos de pesos que regularmente iban a Europa transportados por la marina británica. La ruta que estos traslados siguieron fue la de San Francisco, donde los pesos tenían mayor valor y eran intercambiados por oro; a su vez, la moneda fue reenviada a Londres, via Panamá.⁷²

Un reporte del cónsul de Acapulco en 1870, especifica un envío de metálico a San Francisco, con valor de 73,042 en dólares águila, en tránsito a China.⁷³ Otro dato sobre la canalización de plata mexicana por medio de San Francisco es la que otorga Wright en su libro sobre el comercio marítimo de aquel puerto. El autor afirmaba que:

Durante muchos años existió un gran comercio de moneda entre México y el Oriente, y antes de que se terminara el ferrocarril Sud Pacífico a través de Arizona, toda esta moneda llegó por mar a San Francisco y fue reembarcada de este punto a Oriente. Este comercio era de importancia considerable para los vapores, y las transacciones locales en dólares mexicanos era una fuente de ingreso para los agentes de bolsa. En esos años, y durante mucho tiempo después, China fue un buen cliente de México. En 1878, Estados Unidos arrancó a México parte de este comercio al amonedar un dólar de cambio de 420 granos, 900 fino. Este dólar contenía un poco más de plata que el dólar mexicano, y era superior, particularmente en acabado y en uniformidad de peso.⁷⁴

⁷¹ De hecho, las relaciones diplomáticas entre México y China no se formalizaron sino hasta 1899, fecha de la firma del tratado de amistad entre ambos países. Un breve estudio al respecto puede verse en Vera, "México", 1983. Sobre el efecto de la entrada de la plata de los placeres de Nevada, Estados Unidos, en relación con la plata mexicana, véase McMaster, "Aventuras", 2001.

⁷² En esa época el peso mexicano tenía mayor valor que una bolsa con polvo de oro o unas cuantas pepitas. Mayo, *Commerce*, 2006, p. 188.

⁷³ John A. Sutter Jr. al Secretario de Estado, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 5, exp. 62. Acapulco, January 20, 1871.

⁷⁴ Wright, *San*, 1911, p. 90.

No obstante la afirmación de Wright, encontramos que a fines del siglo XIX el mercado para la plata mexicana producida en el Noroeste de México seguía siendo China. En su viaje al Japón de 1874, Francisco Díaz Covarrubias insistía en la necesidad de establecer un comercio directo entre México y Asia, dado el valor de la moneda mexicana:

[la moneda mexicana] conserva allí aún tal prestigio que ni el *trade dollar* de los americanos ha podido destruirlo, a pesar de tener este último un valor intrínseco algo mayor que el de nuestro peso, la moneda mexicana, decimos, va a consumirse en último resultado al Asia.⁷⁵

Veinte años más tarde, Arthur de Cima, cónsul de Estados Unidos en el puerto de Mazatlán, informaba al Departamento de Estado que “los cargamentos de dólar mexicano de plata han aumentado, pero pocos de los consignadores procuran factura consular. Dichos cargamentos son de moneda en vez de lingotes, lo cual es más provechoso para los comerciantes, quienes amonedan sus lingotes en Culiacán y después los envían a San Francisco, donde es vendido a los chinos.”⁷⁶

Por otra parte, la concha nácar era otro producto de comercio entre México y China. José María Esteva, en un informe de 1857 sobre la pesca de la perla en la Baja California, menciona que las conchas eran compradas por los comerciantes de Mazatlán, en buques “fletados por ellos desde Europa”; estos aprovechaban la carga de conchas como lastre a su regreso, las cuales también eran enviadas a China, donde, decía Esteva “son muy estimadas para hacer varios y preciosos útiles”.⁷⁷

Además de los artículos mencionados, el mercado de trabajo entre México y China también estuvo mediado a través de San Francisco, pues la mano de obra china llegaba a los

⁷⁵ Díaz, *Viaje*, 1876, p. 143.

⁷⁶ Arthur de Cima al Secretario de Estado, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 159, rollo 5, v. 5, exp., Mazatlán, October 12, 1894.

⁷⁷ Esteva, “Memoria”, 1863, p. 691.

puertos mexicanos procedente de aquel puerto. Cabe mencionar que la inmigración china a México fue promovida durante algunos años del régimen porfirista, pero después ésta fue restringida y en 1904, año en que la inmigración china fue declarada como indeseable, la inmigración temporal debía someterse a diversas regulaciones.⁷⁸

En el Pacífico la contratación de chinos durante el porfiriato estuvo ligada a la demanda de trabajadores en la industria minera y en las obras ferroviarias. En el caso de Salina Cruz, por ejemplo, trabajadores chinos fueron contratados para la construcción de las obras de ferrocarril y mejoras portuarias, así como en actividades agrícolas.⁷⁹

En el Noroeste la demanda de jornaleros se debía fundamentalmente a la escasa población de los territorios y, en el caso de Sonora, a la guerra permanente con los yaquis, todo lo cual dificultaba a mineros y empresarios obtener mano de obra. Al parecer, la mayoría de los puertos recibieron inmigración china para el trabajo de las minas, particularmente Santa Rosalía, donde la compañía El Boleo los necesitaba para la extracción de minerales y para tal efecto llegó a contratar un fuerte número de chinos y japoneses.⁸⁰

Así, en el Pacífico existía un flujo de inmigrantes chinos que no siempre llegaban de manera directa a México, sino eran traídos por la vía de San Francisco. En 1889 el cónsul de Mazatlán, Edgard G. Kelton, informaba al respecto que “cargamentos de chinos procedentes de los vapores que visitan Hong Kong, se transfieren en San Francisco a las embarcaciones con destino a los puertos de Guaymas y Mazatlán.” En ese año, según Kelton, la mayor parte de

⁷⁸ Cott, “Mexican”, 1987.

⁷⁹ Entre ellas, se estipulaba que la inmigración temporal debía seguir las siguientes disposiciones: a) Se prefería la inmigración japonesa a la china; b) era necesaria hacer una distinción con chinos y coreanos entre inmigración voluntaria individual y aquella contratada por compañías; c. la inmigración voluntaria debía estar sujeta a regulaciones sanitarias; d) algunas regulaciones adicionales con respecto a los contratos; e. las compañías de inmigración mexicanas debían comprometerse a repatriar a los chinos una vez terminados sus contratos, *Ibid.*, p. 83.

⁸⁰ Entre 1904 y 1908 llegaron a Santa Rosalía tres contingentes de 500 chinos cada uno. Romero, “Chinos”, 1996, p. 361.

chinos que llegaron a Mazatlán por esta vía fueron enviados a la compañía minera de Yedras (Sonora) bajo contrato.⁸¹

Todavía a principios del siglo XX el tráfico de chinos a la costa del Pacífico seguía la misma ruta, según informaba Louis Kaiser, cónsul del puerto de Mazatlán en 1903:

No existe ninguna embarcación, que de manera directa o vía otros puertos llegue a este puerto desde China. Bienes e inmigrantes chinos destinados a este puerto, son desembarcados en San Francisco, donde los chinos son puestos en cobertizos de detención hasta que un vapor esté listo para salir hacia este puerto (la línea de China de la Pacific Mail SS Co sólo cubre la ruta entre San Francisco y puertos de China), hasta que los inmigrantes y los bienes son embarcados en el vapor que sale de San Francisco a Panamá y puertos intermedios. Este ha sido el curso que todos los bienes e inmigrantes han seguido hasta la fecha.⁸²

b) San Francisco como centro distribuidor

San Francisco fue el centro de distribución para artículos entre el lejano Oriente y México, pero otros productos también se enviaban a San Francisco con destino a diversos países, de la misma manera en que de regiones distantes se obtenían mercancías en los puertos mexicanos a través del puerto californiano. Es decir, en el caso del comercio con México, San Francisco cumplía también la función de puerto distribuidor.

⁸¹ Edward G. Kelton al Secretario de Estado, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 159, rollo 5, v. 5, exp. 250, Mazatlán, September 18, 1889. El cónsul agrega que la compañía minera “ha contratado trabajadores chinos en los últimos dos años, debido a la falta de mano de obra en su Distrito, que está a varios días de viaje de la costa. Esta compañía tiene ahora 150 chinos empleados y creo que esperan la llegada de otros más.” Finalmente, mencionaba que los chinos “han establecido fábricas de zapatos y restaurantes en las ciudades más grandes del estado, lo cual ha dado empleo a muchos chinos”. El mineral de Yedras se ubicaba al nordeste del estado de Sinaloa, en el distrito de Badiraguato; era propiedad de la *Anglo Mexican Mining Company Limited*, compañía formada en 1884, con capital inglés y estadounidense para explotar dicho mineral. Romero, *Minería*, 2001, p. 189.

⁸² Louis Kaiser al Secretario de Estado, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 159, rollo 6, v. 6, exp. 126, Mazatlán, January 24, 1903.

Ejemplo de ello es la madera de cedro obtenida en Manzanillo, San Blas y las islas Mariás, que se usaba en San Francisco para la elaboración de cajas de cigarros y puros, pero también se exportaba a Nueva York.⁸³ La orchilla, liquen tintóreo que se extraía principalmente del territorio de la Baja California, no tenía su mercado en Estados Unidos, sino en Europa. De tal manera que parte de la orchilla llegada a San Francisco se enviaba después a otras partes. En 1876 llegaron al puerto californiano 8,901 fardos de orchilla que se transbordaron a Inglaterra, donde se pagaba a £40 por tonelada.⁸⁴

San Francisco también concentraba la distribución de otras mercancías importantes como el azúcar, la madera de construcción, el café, el té, la sal, piedra mineral, maquinaria, todas ellas llegadas de fuera; así como de artículos obtenidos en el puerto o la región, como trigo, harina, azogue, oro, plata y, después de 1860, maquinaria y productos obtenidos de las industrias locales.

El azúcar que San Francisco comercializaba provenía en su mayor parte de las islas hawaianas, pero también de Manila, Batavia, China, América Central y una pequeña cantidad de México. La sal se obtenía de depósitos de Nevada, Utah y de la isla del Carmen, en el Golfo de California; parte de la piedra mineral se extraía de minas de Baja California y se destinaba fundamentalmente a Inglaterra; el té provenía de China, y cierta maquinaria, de Europa.⁸⁵

El café, por su parte, llegaba a San Francisco de Centroamérica y luego se distribuía a otras partes.⁸⁶ En 1876 se calculaba que de Centroamérica se consignaban a San Francisco unos quince millones de libras anualmente, con valor de \$3,000,000.⁸⁷ Al cónsul mexicano, le llamaba la atención que los puertos mexicanos importaran café de San Francisco, siendo que

⁸³ Pritchard, "Consulado", 1880.

⁸⁴ *Ibid.*

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ Véanse registros de la Colección de la *Pacific Mail Steamship Company* en HL.

⁸⁷ Pritchard, "Consulado", 1880.

México contaba con su propia producción. Sin embargo, si analizamos los cuadros de productos de intercambio entre estos lugares, vemos que dichos puertos importaban y exportaban azúcar y café (cuadros 5.3 y 5.4). De tal forma que quizá se trataba de variantes del mismo producto, por ejemplo, que se importara café en grano y se exportara café molido, o viceversa.

Es interesante notar en estos cuadros que lo mismo sucedía con el azúcar. Ésta se exportaba en pequeñas cantidades y se importaba en alto volumen. De forma similar, se exportaban de puertos mexicanos un gran número de cueros, mismos que también se importaban pero en rollos. La madera de construcción se exportaba de San Francisco a México, pero hacia aquél sitio se destinaban maderas finas. Entonces es posible que haya existido una complementariedad en los intercambios y, por tanto, una ventaja comparativa en el comercio de la costa del Pacífico.

Cuadro 5.3
PRODUCTOS MEXICANOS INTRODUCIDOS A SAN FRANCISCO EN 1877

<i>Producto</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Producto</i>	<i>Cantidad</i>
Azúcar, libras	365	Loza, bultos	7
Café, libras	2580	Piedra mineral de cobre, ts	10
Cedro, vigas	5098	Idem, id. id. bultos	184
Cáñamo, bultos	5	Palo "Primavera", vigas	469
Camaronés, bultos	66	Plátanos secos, bultos	23
Cañas de azúcar, bultos	2125	Plombagina, bultos	925
Cueros varios, número	17595	Queso,	17
Chile, cajas	7	Sal, toneladas	276
Damiana, fardos	25	Tabaco, cajas	60
Fruta fresca, bultos	10076	Tortugas vivas y conservadas, número	135
Orchilla (de tránsito), fardos	8901	Tamarindo, número	103
Ostiones, cajas	13	Yeso, toneladas	350
Total valor: productos		\$326,522	
Total valor: caudales		\$4,536,556	
Total valor de la importación		\$4,864,078	

FUENTE: Pritchard, "Consulado", 1880, p. 469

Cuadro 5.4
EXPORTACIONES DE SAN FRANCISCO A LOS PUERTOS DEL PACÍFICO MEXICANO EN 1877

<i>Productos</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Productos</i>	<i>Cantidad</i>
Acero, armas de fuego, alquitrán, animales vivos, ajeno, almidón		Jamón, bultos	46
Aceite de carbón, cajas	10441	Jabón, cajas	49
Aceite varios		Legumbres, bultos	1661
Azogue, frascos	8350	Ladrillos, lana, loneta	
Arroz, libras	169587	Lúpulo, fardos	1390
Avena, quintales	160	Licores, cajas	112
Azúcar, libras	255271	Manzanas, cajas	6582
Bacalao, Banda de hule		Macarrones y fideos, cajas	1617
Betun, brea		Maíz, quintales	5033
Borato, cajas	3	Muebles, mechas mollejones, mantequilla, municiones, madera de construcción	
Botas y zapatos, cajas	123	Máquinas de coser, cajas	471
Clavazon, cerveza, cubos de madera, coñac, cebo, cebada, costales, cotense, cemento, cordelería, cola		Nueces	
Cueros, rollos	13	Papel	
Cigarros (exclusivo contrabando de los capitanes, etc), cajas	2	Papas (exclusivamente para los ranchos), sacos	3591
Carbón de piedra, toneladas	119	Pólvora, cuñetes	10329
Café en grano, libras	520217	Pólvora, cajas	408
Duelas		Pasas, cajas	767
Escobas, estufas, estera		Queso	
Especias, bultos	276	Relojes	
Estopa		Salmón, sardinas, sombreros, semillas	
Fósforo, fierro, ferretería		Tejamaniles, tinas, trementina	
Frijoles, quintales	1341	Tocino, cajas	38
Fruta conservada, cajas	412	Té, libras	9,806
Fruta seca, bultos	320	Tabaco, bultos	6
Galleta, bultos	1741	Trigo, quintales	92
Gotas amargas		Útiles de labranza, unto	
Harina, barriles	2009	Velas, cajas	10864
		Vinagre, vidrios, vinos europeos y de California, víveres	
Valor total			\$1,375,270
Según estos datos, nuestra balanza de comercio del Pacífico será la siguiente:			
Importación (a San Francisco): Valor de los productos mexicanos		\$326,522	
Caudales			4,536,556
Total			\$4,863,078
Exportación (de San Francisco): Valor			1,375,370
Diferencia a favor de México			\$3,487,808

FUENTE: Pritchard, "Consulado", 1880, p. 469.

Ahora bien, ¿por qué San Francisco tuvo tal éxito como puerto redistribuidor de mercancías? Según el cónsul mexicano en San Francisco, “la exportación de frutos americanos y la reexportación de efectos extranjeros en depósito o de tránsito, es completamente libre y exenta de derechos aduanales; esto favorece sobremanera las relaciones comerciales con el exterior.”. Y añadía que “el exceso de la producción sobre el consumo local, permite que se exporten muchos artículos de California por el ferrocarril para los demás Estados, por los vapores que salen para México, Centroamérica, China y el Japón; y por buques de vela, para los puertos europeos y americanos del Atlántico y otros lugares distantes.”⁸⁸

c) El comercio directo con San Francisco

Por otro lado, además de la función de San Francisco como centro distribuidor y re-exportador de mercancías diversas, también existió un comercio directo entre los puertos mexicanos y San Francisco. Estos intercambios se realizaban en todo tipo de embarcaciones, veleros y vapores, de nacionalidad mexicana y extranjera.

En los años inmediatos a la fiebre del oro californiano los puertos de Acapulco, San Blas, Mazatlán y Guaymas jugaron un papel importante en el transporte de pasajeros y de mercancías de consumo indispensables para la supervivencia de la naciente ciudad de San Francisco. En 1850, un visitante en el puerto de San Blas comentaba que

desde que los descubrimientos en California florecieron el comercio de provisiones ha surgido entre San Blas y San Francisco; y difícilmente pasa una semana sin que alguna u otra embarcación naveguen de San Blas a San Francisco con provisiones y pasajeros.

⁸⁸ *Ibid.*, p. 447.

Verduras y frutas son los principales productos de exportación; pero también he visto embarcaciones cargadas con mulas, maíz, paquetes de cartas y gallos de pelea. Las cebollas, sin embargo, son la gran cosa. Para estas hay una gran demanda en California –los yanquis comen cebollas como nosotros comemos manzanas– y las inmediaciones de Tepic son unos de los pocos lugares de la costa mexicana donde estos lujos se pueden procurar a la perfección.⁸⁹

Un breve análisis de las facturas de los productos exportados de los puertos mexicanos a San Francisco, registradas en la aduana marítima de este puerto,⁹⁰ nos revela las mercancías intercambiadas entre 1851 y 1860, en veleros y vapores que recorrían las aguas costeras del Pacífico.

Por ejemplo, en 1851 se exportaron a San Francisco diversos productos desde el puerto de San Blas, entre ellos: huevos, cerdos, cigarros, mezcal, pollos, cebollas, botellas inglesas para azogue, frijoles, queso, fideo, carne seca de res, chile negro, maíz, plátano pasado, tabaco, rebozos de seda y de hilo bolita, barajas, sarapes, cobertores, aparejos, espuelas, frenos, riendas, cabezadas, cabestros, costales de envoltura, libros impresos en castellano, calendarios, borregos, higos, camarón seco, higos secos, chales, limas, panocha, limones, chocolate, frenos, cobertores, piezas de lana, puros, naranjas, cedro.

En ese mismo año, de Mazatlán se exportaron: cebollas, huevos, ostiones, aves de corral, limones, pavos, cerdos, chales de algodón, chorizo, carne de puerco seca, camarón, chile negro, agua de limón, ostión chocolate, huevos de gallina, pescado seco, ajo, chíá, pescado, botas vaqueras, espuelas, frenos, sillas de montar, caña de azúcar, maíz, queso. Mientras que de

⁸⁹ Forbes, *Trip*, 1851. El autor agregaba que las cebollas “se vendían a dólar y medio por libra en el mercado de San Francisco. En este momento uno de los residentes de Tepic compró para exportar unas 7,000 cebollas. Por estas pagó seis dólares el millar, y cada mil contenía doscientas libras. [...] En los últimos meses, una nueva rama de comercio, que probablemente será de gran importancia, había surgido; mercurio para el uso de las minas de plata, importado en grandes cantidades, de la nueva y rica mina de Nuevo Almaden, en California”, pp. 208-209.

⁹⁰ *U.S. Custom House, San Francisco*. Records, 1849-1897, BL, C-A 169 pt I. 1851: boxes 3, 8, 9, 10; 1853, boxes 16, 18; 1860, box 41; 1861, boxes 44 y 48.

Guaymas se enviaron a San Francisco higos, queso, maíz; de Colima zarzaparrilla y maíz; de Guadalajara, sillas y sarapes de color.

Al revisar las facturas de algunos años, comprobamos que parte de los intercambios entre San Francisco y los puertos mexicanos se realizaban veleros pequeños que visitaban varios puertos antes de llegar a su destino final, aunque también se transportaban en vapores de las compañías navieras. En las facturas de 1860 se aprecia cierto cambio en el tipo de artículos exportados a San Francisco, pues empiezan a aparecer con mayor regularidad cueros de res, madera tintórea, botellas vacías, rebozos, madera fina, sal, cobre, mezcal, madera rosa, conchas, cacao, pieles, sombreros de palma. Es decir, ya no sólo se intercambiaban productos de consumo básico.

Las consignaciones muchas veces iban a cargo de los propios capitanes de los buques y en no pocas ocasiones se advierten los nombres de algunos comerciantes destacados de los puertos, como Barrón y Forbes de San Blas, John A. Sutter de Acapulco, Santiago Viosca, Echenique Peña y Co. de La Paz, Luis Canobbio y Herman Berthan y Cía. de Mazatlán o Juan A. Robinson de Guaymas.⁹¹

Los vapores de las compañías navieras generalmente transportaban mayor cantidad de mercancías que los pequeños veleros que hacían el comercio costero, pero a través de ambos tipos de barcos se realizaban las transacciones. Entre 1859 y 1863 existieron varias embarcaciones mexicanas que se destinaron a la navegación con San Francisco (cuadro 5.5).

⁹¹ "Ships papers, L-Z", *José Marcos Mugarrieta Collection*, Correspondence and papers, ca. 1837-1886, BL, 69/93 m, box, 8.

Cuadro 5.5
EMBARCACIONES INVOLUCRADAS EN EL COMERCIO ENTRE SAN FRANCISCO Y PUERTOS
MEXICANOS, 1859-1863

<i>Tipo de embarcación</i>	<i>Nombre</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Dueño o capitán</i>	<i>Origen</i>
Barca	“Adelaida”	249	D.A. Mye	Mexicana
Barca	“Sinaloa”	210	James Newman	Mexicana
Barca	“Inkerman”			Inglesa
Goleta	“Genova”	120	Hazant	Mexicana
Bergantín	“Carmelita”	105	Arriola	Mexicana
Barca	“Guaymas”	278	Wilson	Mexicana
Bergantín	“Jacoba”	139	Aguirre	Mexicana
Goleta	“Queen [¿?] Isles”		Stitleman [¿?]	Islas Sandwich (Hawai)
Goleta	“Falmouth”	97	[¿?]	Mexicana
Goleta	“Guiletu”		Dovers[¿?]	Sarimian[¿?]
Barca	“Carlota”		Dovers[¿?]	Sarimian[¿?]
Goleta	“Jeanette”		Manly	Nueva Fernandina
Goleta	“Perla”		Hanks	Nueva Fernandina
Goleta	“Merced”		Raygles	Nueva Fernandina
Goleta	“Santiago”			Estadounidense

FUENTE: “Ship papers, L-Z”, Miscellaneous ships, *José Marcos Mugarrieta Collection*, Correspondence and papers, ca. 1837-1886, BL, 69/93 m, box 8.

NOTA: El bergantín goleta “Carlota Jacoba” fue construido en el puerto de San Blas, “a mucho costo y sacrificando mucho dinero para vencer la multitud de dificultades que se pulsán todavía en nuestra costa para empresas semejantes.” Carta de Domingo de Aguirre dirigida al cónsul de la República Mexicana en San Francisco, 8 de septiembre de 1862, BL, *José Marcos Mugarrieta Collection*, 69/93 m, box 7.

Entre los principales productos que San Francisco exportaba a los puertos mexicanos encontramos maquinaria para la agricultura y minería, ferretería, velas de sebo y esperma, provisiones, frutas, café, maíz, trigo, harina de trigo, aceite, petróleo, armas de fuego y municiones, pólvora para minas, azogue, vinos, licores y aguardiente.

Por otro lado, las relaciones entre San Francisco y los puertos mexicanos se estrecharon por la necesidad de las empresas navieras estadounidenses de tener sitios de escala entre puntos de largo recorrido, pero también porque la costa mexicana tenía productos que ofrecer al mercado internacional. De tal forma que en las siguientes décadas el comercio costero entre México y Estados Unidos por el Pacífico alcanzaría una proporción distinta y los puertos tendrían una participación variada (cuadro 5.6).

Cuadro 5.6
ENTRADAS Y SALIDAS DE BARCOS EN SAN FRANCISCO, PROCEDENTES DE PUERTOS MEXICANOS

	<i>Llegadas</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Tipo Embarcación</i>	<i>Salidas</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Tipo Embarcación</i>
1853	44	7177		72	16369	N/E
1854	26	3977		36	8065	N/E
1855		3626			15043	N/E
1856	38	5531		43	8873	N/E
1859-1886	294	312,607	Vapores			N/E
1849-1886	1,339	267,495	Veleros			N/E
1853-1875				436		N/E

N/E: No especifica

FUENTES: 1853-1856: Bancroft, *History*, 1888, v. 6, p.122; 1849-1886, Wright, 1911, pp. 150-153; 1853-1875, Canales, "Comercio", 1988, p.132.

NOTA: Para los años de 1853-1875 el desglose de las embarcaciones que de San Francisco llegaron a los puertos mexicanos es el siguiente: Acapulco, 19; Acayutla, 1; Colorado River, 4; Guaymas, 89; La Paz, 20; La Ventosa, 8; Magdalena, 4; Manzanillo, 47; Mazatlán, 201; San Blas, 37; Salina Cruz, 4; Tehuantepec, 1; Tonalá, 1.

A pesar de que en el cuadro anterior se aprecian sólo números absolutos, de esta información se desprende que existió un activo movimiento entre el puerto californiano y la costa oeste de México durante el periodo. Si comparamos el número de buques entrados a San Francisco procedentes de México y de otras partes del mundo (Panamá, Nicaragua, Columbia Británica, islas hawaianas, Australasia, China y Japón, Islas de la Sociedad, América del Sur), se observa que durante el periodo de 1849 a 1886, la mayor parte del movimiento marítimo en vapores se concentraba en los intercambios con Panamá y Columbia Británica; en cambio, el mayor movimiento de veleros se registraba para Europa, Australasia, Islas hawaianas y México.⁹²

En términos comparativos, según la información del cuadro 5.6, en el periodo de 1849 a 1886 prevaleció la navegación de vela sobre la de vapor: el 79% de buques entrados fueron de vela mientras en vapores se registró un 21%. De los barcos que entraron a San Francisco procedentes de puertos mexicanos, los vapores significaron un 7 por ciento con respecto a los

⁹² Wright, *San*, 1911, pp. 150-153.

barcos de otros países; mientras que los veleros representaron un 9 por ciento del total de embarcaciones entradas a San Francisco entre 1849 y 1886.⁹³

Si bien las cifras anteriores parecieran significar que la navegación entre los puertos mexicanos y la costa de California eran de proporciones reducidas, cabe mencionar que paulatinamente el comercio con Estados Unidos pretendía ejercer hegemonía sobre aquél realizado por otras naciones europeas.

En las décadas siguientes, por lo menos entre 1890 y 1910, el comercio directo e indirecto con San Francisco continuó. De su costa del Pacífico, México enviaba a California metálico (oro acuñado, pesos mexicanos, plata en barras) y mercancías como café, carne, conchas, cueros y pieles, drogas, efectos personales, fosfato, madera sin labrar, mineral de plata, limones, pescado seco, piedras preciosas (perlas), vegetales, entre otros. De San Francisco a México se enviaban mercancías estadounidenses y extranjeras. Asimismo, el envío de pesos y plata mexicana continuó haciéndose a China, a través del puerto californiano.⁹⁴

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ Véanse los años de 1886-1915, de *El Economista Mexicano*.

CAPÍTULO VI

MAZATLÁN: NODO ARTICULADOR DEL PACÍFICO MEXICANO

In the year 1830, Mazatlan was a miserable Indian fishing village; but owing to its advantageous position [...] its facilities for communication with the rich mining districts of Zacatecas, Durango and Culiacan [...] it soon increased in magnitude to a fine thriving little city [...] and became the most important commercial point on the continent north of the equator¹

En el esquema de caracterización de los puertos mexicanos en el sistema del Pacífico explicado en el capítulo 4 se mencionaron los principales elementos que permitían considerar a Mazatlán como nodo primario. En él se observaba que, desde la perspectiva del sistema de navegación internacional, Mazatlán era el único centro portuario mexicano que podía clasificarse como tal, por su ubicación estratégica y por constituirse como el centro neurálgico de interconexión entre poblaciones costeras y terrestres.

En la última parte de la tesis se analizarán las variables de la actividad comercial, la navegación y la población de los puertos mexicanos del Pacífico; estos elementos permitirán corroborar la indudable jerarquía de Mazatlán sobre los otros sitios costeros. Por lo pronto, este capítulo se dedica a una revisión sobre las particularidades del entramado de factores que contribuyeron a su desarrollo del puerto durante el periodo de estudio.

A partir de la década de 1840 Mazatlán experimentó un incremento constante de su actividad comercial, hasta convertirse en el principal nodo mercantil del Pacífico mexicano. A lo largo del siglo XIX ocurrió un progreso ascendente alentado por una diversificación en las actividades productivas del puerto y su *hinterland*, donde la minería, la agricultura, la industria, se sumaron al comercio.

¹ Wise, *Gringos*, 1849.

El primer apartado de este capítulo se refiere a los primeros años del devenir del puerto de Mazatlán, desde su apertura formal en 1822 hasta la época de la fiebre del oro. Esto permite apreciar que a pesar de que las migraciones a California desencadenaron un mayor crecimiento del lugar, la dinámica mercantil del puerto se había gestado unas décadas antes, tras la llegada de diversos comerciantes extranjeros. Aunado a lo anterior, la posición geográfica y las favorables condiciones salubres del puerto fueron elementos importantes que favorecieron su aumento demográfico.

Con el desarrollo de su actividad mercantil, Mazatlán se convirtió en la ciudad costera del Pacífico con el mayor número de pobladores, lo que dio como resultado un crecimiento urbano particular que requería de servicios y de organización espacial para atender las necesidades de sus habitantes. De ahí que en el segundo apartado se analiza el espacio urbano, la estructura de las calles, los edificios y las zonas en que se dividió la ciudad.

En las siguientes dos secciones se abordan los temas del *hinterland* o zona de influencia del puerto y el de las comunicaciones internas y externas. A través de estos elementos es posible observar la importancia de Mazatlán como centro distribuidor de una amplia zona en el Occidente del país.

El último apartado se enfoca en las condiciones internas del puerto, en particular, en el comercio e infraestructura comercial. Aquí se analizan la presencia de comerciantes extranjeros, el funcionamiento del sistema de crédito, que a su vez examina tres aspectos: 1) la etapa prebancaria, 2) la presencia de *Wells, Fargo & Company*, y 3) el establecimiento de bancos. También se incorporan el análisis de las mercancías generales, algunos detalles sobre los principales productos de importación y exportación (palo brasil, cueros de res, maderas finas, carey y perlas), la minería, así como el comercio de la localidad y las industrias. Este

último rubro fue de sumamente relevante en Mazatlán, pues desde una época temprana existió una variedad de fábricas que permitió al puerto producir sus propias herramientas y equipos modernos para los trabajos en las zonas mineras cercanas.

1. Los primeros años

El puerto de Mazatlán permaneció oficialmente cerrado para el comercio durante la mayor parte del periodo colonial. Su situación cambió con las políticas de apertura comercial de fines del siglo XVIII y de manera esporádica Mazatlán se fue integrando a un circuito mercantil que existía en el Golfo de California para proveer a las misiones jesuitas de la península californiana.²

En 1820 las cortes españolas expidieron un decreto en el cual se autorizaba a Mazatlán hacer el comercio de altura. Este ordenamiento fue ratificado el 6 de febrero de 1822, al quedar definitivamente habilitado para el tráfico marítimo de altura y cabotaje después de la Independencia.³ La entrada de nuevos puertos al mercado del noroeste daría como resultado la transformación de las rutas marítimas tradicionales para dar lugar a una configuración espacial distinta en el Pacífico.

² Brand, "Development", 1956, p. 580.

³ González, *Diccionario*, 1959, p. 494.

En sus primeros años el puerto estaba escasamente poblado, en 1825 contaba apenas con unos cuantos habitantes.⁴ En opinión del inglés Henry Ward, el pueblo de Mazatlán en 1827 era “un lugar miserable, consta de unas cien casas o chozas, construidas de postes y palo trenzados y atados unos con otros y cubiertos con hojas de plátano y hierba seca.”⁵

A partir de los años treinta, sin embargo, el puerto empezó a crecer, tras la llegada de extranjeros y habitantes de otros pueblos mexicanos que buscaban un nuevo lugar para establecerse. En 1828, se fundó la aduana marítima en el puerto y, entre 1830 y 1840, se abrieron varias casas comerciales, cuyos dueños eran extranjeros (alemanes, ingleses, franceses), y cuyas actividades se extenderían y consolidarían a lo largo de las siguientes décadas.

Entre los factores que contribuyeron a su desarrollo en este periodo se encuentran su situación geográfica en la boca del Golfo de California, su cercanía a los centros mineros del sur de Sinaloa, su relativa salubridad con respecto a los otros sitios costeros, la existencia de agua fresca, y las facilidades de comunicación con los ricos distritos mineros de Durango y Culiacán.

Las características físicas del puerto de Mazatlán no eran del todo favorables, porque no contaba con un bahía lo suficientemente profunda, y la rada no era segura para proteger de los vientos del suroeste y noroeste a las grandes embarcaciones.⁶ El clima del lugar, en cambio, comparado con el de Manzanillo y Acapulco, era saludable y exento del vómito prieto y de

⁴ Según José de Caballero, en 1825 Mazatlán tenía 2,400 habitantes. de Caballero, “Estadística”, 1825.

⁵ Ward, *México*, 1981, pp. 754-755.

⁶ Estas debían anclar fuera de la bahía y refugiarse en el mar abierto cuando entraban los vientos fuertes. Weidner, Frederick, “The Topography, Ethnography, and the Natural and Mineral Resources of Sinaloa”, 1881, en Albert K. Owen, *The Topolobampo Pacific*, HL, Topolobampo Collection, v. 2, no. 478721, p. 74.

fiebre amarilla,⁷ aunque se llegaban a sufrir epidemias de esta última, debido al fango en las calles en la estación de lluvias.⁸

De esta forma, con las ventajas de su posición geográfica y con las oportunidades comerciales que ofrecía, para década de 1840 Mazatlán ya estaba considerado como el principal puerto de la costa del Pacífico y punto central del comercio. Desde entonces los demás centros portuarios habían quedado en una situación secundaria.⁹

El crecimiento del lugar contribuyó a que en 1847 un visitante foráneo, Henry Wise, quien formaba parte de las fuerzas armadas estadounidenses durante el bloqueo a Mazatlán, describiera al puerto de una manera más positiva de lo que había observado Ward décadas antes. Wise decía:

El único buen edificio público es el de la aduana. Las casas son generalmente de un piso, construidas de bloque, o adobes, o empastadas [...] todos los residentes ricos tienen buenas residencias, frescas, y espaciosas, con techos planos, que permiten tener vistas agradables del mar y sus entornos. Las calles son amplias, con banquetas, bien pavimentadas y alumbradas. Hay dos pequeñas plazas, muchos negocios, cafés y sociedades. En conjunto, *nos encontramos en una pequeña ciudad moderna, y mucho más cerca de la civilización que los extensos asentamientos de California.*¹⁰

Con la fiebre del oro en California, arribaron al puerto viajeros en búsqueda de embarcaciones que los trasladaran a San Francisco. En 1849 pasaron por ahí alrededor de 9 personas provenientes de Corpus Christi, y 4 que habían tomado la ruta de Tampico o la

⁷ Weidner, Frederick, "The Topography, Ethnography, and the Natural and Mineral Resources of Sinaloa", 1881, en Albert K. Owen, *The Topolobampo Pacific*, HL, Topolobampo Collection, v.2, no. 478721, p. 62.

⁸ *Memoria*, 1886, p. 142.

⁹ López, *Estructura*, 1982, pp. 148-149; von Mentz, *Pioneros*, 1982, p. 127. En un análisis comparativo de las importaciones y exportaciones entre San Blas, Mazatlán y Guaymas, John Mayo demuestra que en el periodo de 1825 a 1856, el puerto de Mazatlán figuró en primer lugar, seguido por San Blas y después Guaymas. Mayo, *Commerce*, 2006, p. 189.

¹⁰ Wise, *Gringos*, 1849, p. 148. Las cursivas son mías.

Ciudad de México, a Guadalajara, San Blas y Mazatlán.¹¹ Uno de ellos, Tomas B. Eastland expresó también una opinión favorable del puerto:

Mazatlán no es un lugar grande, tal vez contiene unos tres o cuatro mil habitantes, y es moderno en sus construcciones, que parecen europeas –cierto es que éstas no son mexicanas– aquí hay un aire de negocios, solamente visto en los pueblos costeros, la bahía es abierta pero aparentemente segura, las tiendas están provistas de mercancías y generalmente pertenecen a ingleses o franceses, al igual que todos los pueblos mexicanos, éste no tiene hotel, el viajero se detiene en lo que se llama mesones, aquí hay numerosas casas para comer, y algunas de ellas son buenas, nosotros comimos en una atendida por chinos.¹²

Para entonces Mazatlán ya contaba con una población de superior a los 6,000 habitantes,¹³ de tal forma que cuando la navegación en el Pacífico empezó a extenderse por motivo de la fiebre del oro, el puerto sinaloense era ya un centro urbano de importancia en Sinaloa.

2. El espacio urbano

Los pocos pobladores de Mazatlán a principios del siglo XIX se encontraban en la bahía de San Félix, después llamada Puerto Viejo, localizada hacia el norte de la zona que finalmente fue urbanizada. Unos cuantos caseríos conformaban el puerto, cuyos habitantes se enfrentaban a todo tipo de problemas ocasionados por fenómenos naturales, como las inundaciones en la época de lluvias, la falta de agua potable y la existencia de un canal que dividía al cerro de la Cruz y al cerro de Nevería.

¹¹ Este número de personas se refiere a quienes dejaron registro por escrito en sus diarios o publicaciones. Es muy probable que otros viajeros también hayan visitado Mazatlán en ese año. Egan, *Dorado*, 1984, pp. 171-172.

¹² “California”, 1939, p. 241.

¹³ Para un cuadro detallado sobre el crecimiento demográfico de Mazatlán, véase el capítulo 8.

Años más tarde se cerró el paso del agua de la bahía de Olas Altas a la bahía de playa sur, con lo cual se incorporaron al trazo urbano los cerros del Vigía y de la Cruz.¹⁴ Así quedó integrado el casco antiguo de la ciudad: “se construyeron entonces las instalaciones portuarias del nuevo fondeadero y se cambiaron al sur las maniobras de embarque y desembarque.”¹⁵

La nueva estructura urbana se aprecia en un plano de 1861, donde la distribución y organización espacial está determinada por manzanas perfectamente delineadas con su número correspondiente, nombres de las calles; se distingue la estructura física del puerto a través de sus bahías, muelle y fondeadero, y de los principales edificios como la aduana, la iglesia parroquial, la cárcel, la iglesia ‘nueva’, el cuartel y la casa municipal (figura 6.1).

En 1867, el municipio de Mazatlán tenía una extensión de 16 leguas cuadradas, incluyendo el puerto y 29 rancherías.¹⁶ A grandes rasgos, la traza urbana de la ciudad se había definido partiendo de la bahía sur (Ensenada de Olas Altas) hacia el este (Bahía del Astillero) y hacia el norte (Puerto Viejo). La ciudad se dividía en cuatro cuarteles: el primero se componía de 55 manzanas, el segundo tenía 26, el tercero 21, y el cuarto 18, formando un total de 120 manzanas. El número de habitantes en cada uno de los cuarteles era de 4,569 el primero, 2,976 el segundo; 1,686 el tercero; y 1,424 el cuarto.¹⁷

¹⁴ Sobre la construcción del paseo de Olas Altas, véase González, *Diccionario*, 1959, p. 409.

¹⁵ García, *Fundación*, 1992, p. 139.

¹⁶ Rancherías: Palos Prietos, Otates, San Rafael, Venadillo, Cerritos, Jiotos, Habal, Potrero, Puerta de las Canoas, Limones, Cedros, Chilillo, Rincón de Higueras, Higueras, Palmillas, Conchis, Carboneras, Jabalies, Brotos, Urías, Rincón de Urías, Castillo, Calatas, Isla del Portugués, Camarón, Tigre, Salsipuedes, Confititos y Culebra. *Datos*, 1872, p. 68.

¹⁷ *Ibid.* Sobre el crecimiento urbano de Mazatlán entre 1854 y 1869, véase Busto, “Mazatlán”, 2006.

Figura 6.1
 PLANO URBANO DEL PUERTO DE MAZATLÁN, 1861



FUENTE: Federico Weidner, *Mapa del puerto de Mazatlán con los resultados de la nivelación general de sus calles*, 1861. Colección Manuel Orozco y Berra, Sinaloa, MMOB, varilla 1, no. 955, papel marca manuscrito acuarelado.

En la *calle Principal* se encontraban las casas comerciales; en la de *Olas Altas*, se habían establecido las residencias de los extranjeros y de la elite en general. Ambas calles formaban parte del tercer cuartel, donde también se localizaba “una elegante y hermosa finca, en que están establecidas la aduana marítima, comandancia del resguardo, capitanía de puerto, garita y almacenes públicos.”¹⁸ No parece extraño, entonces, que justamente fuera esta zona de la ciudad la que contara con calles pavimentadas y con mejores servicios públicos.

¹⁸ “Datos”, 1872, p. 90.

Estos rasgos distintivos de las edificaciones en el puerto tienen significado en términos de la urbanización y del aspecto arquitectónico del puerto, pero también nos remiten al lugar que ocupan los habitantes dentro de la sociedad. La organización del espacio urbano –la ubicación de los edificios, las calles, las características topográficas, la división territorial– responde a las condiciones económicas, políticas y sociales de sus pobladores.

En un estudio sobre los trazos, usos y arquitectura de las ciudades mexicanas en el siglo XIX, Eulalia Ribera Carbó menciona que desde la época colonial el territorio urbano “quedó segregado social y racialmente al estar la jerarquía socioeconómica de los propietarios residentes en las ciudades determinada por la cercanía a la plaza”. En periodos posteriores la centralidad de las manzanas podía definirse, además de la plaza, por algún otro elemento como una alameda, una calle principal, o un camino carretero.¹⁹ En Mazatlán, la categoría social estuvo determinada no por una plaza central, sino por su *Calle Principal* y la ensenada de *Olas Altas*, donde efectivamente, se asentó la clase acomodada de la ciudad.

La existencia de otros servicios tales como hospitales (uno militar y uno civil), cuartel, panteón, rastro, iglesias, plazas públicas (de armas, del mercado, de la cárcel), así como también los centros de recreación como un boliche y dos billares, son aspectos representativos de la vida urbana del puerto. Un viajero en su paso por Mazatlán en 1861 comentaba que

es un pueblo extremadamente bien construido, al estilo mexicano. Las calles son angostas y pavimentadas con piedras pequeñas, con una cuneta en el centro. Hay pocas banquetas [...] Los edificios están empastados por fuera, con colores extravagantes en puertas y ventanas, que le da al lugar un aspecto muy brillante y limpio. Hay muchos comerciantes franceses, y unos cuantos estadounidenses. El surtido de mercancías son principalmente francesas, así como sus estampados y chales extravagantes, que

¹⁹ Ribera, *Trazos*, 2004, pp. 60-69.

son idóneos para el gusto mexicano. [...] Estoy muy satisfecho con la ciudad.²⁰

En un artículo sobre la vida en Mazatlán en 1873, publicado en *Overland Monthly and Out West Magazine*, se decía que las principales tiendas eran elegantes y que contenían una excelente variedad de productos de todo tipo; los precios eran muy parecidos a los de San Francisco, a excepción de los linos y sedas, que en Mazatlán eran mucho más baratos. Además, se decía que el puerto era limpio, que la ciudad obligaba a sus habitantes a mantener pintadas sus casas para conservar las calles en buen estado, se les obligaba también barrer afuera de sus casas todos los días y estaba prohibido tirar agua sucia en las calles.²¹

Aunado a lo anterior, en 1890 ya se había establecido un acueducto para abastecer de agua al puerto de Mazatlán. Ésta se acarrea del río de Siqueiros a la ciudad, a través de un tubo de fierro conductor del agua, con una extensión de 30.5 kilómetros, con bombas para alzar el nivel de las aguas en el punto de partida, que funcionaban con motores de vapor de gran potencia. La empresa contaba con dos grandes receptáculos abiertos en la cima de un cerro al N.E. de Mazatlán, con capacidad cada uno de un millón de galones.²²

Hacia fines de siglo la ciudad ya contaba con diversos servicios modernos. Un viajero observaba que toda la ciudad se encontraba alumbrada con luz eléctrica, al igual que los principales hoteles y cantinas. Agregaba “tiene cuatro plazas: la de Machado, la de Hidalgo, la de Zaragoza y la de la cárcel, buenos hoteles, establecimientos de instrucción, ferrocarril

²⁰ “John R. Robinson Diary, Feb. 14-Sept.15, 1861. His journey to Batopilas, Mexico to inspect silver mines, with a view to purchase”. HL, HM-62476, pp. 54-55.

²¹ “Life”, 1873.

²² La obra fue subvencionada por el Ayuntamiento del distrito por una cantidad de \$50,000 y le fueron cedidas algunas franquicias por el gobierno del Estado. *Informe*, 1890, p. 14.

urbano. El teatro es uno de los mejores y más bellos edificios, y siguen en importancia el Casino, el hotel Iturbide, el Gran Hotel, la Basílica, el hospital civil y la aduana.”²³

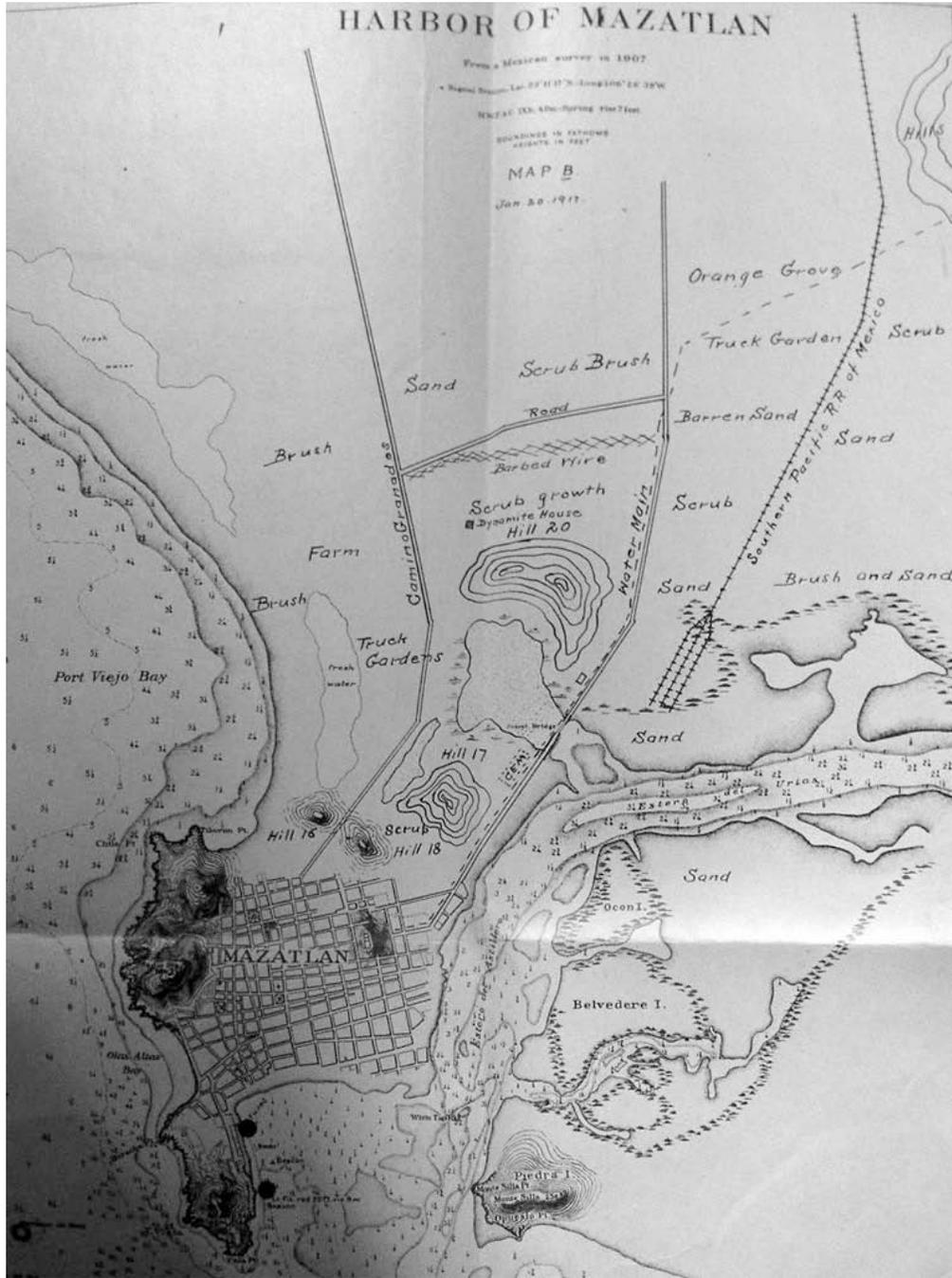
Mazatlán era una ciudad moderna, en crecimiento, que daba una buena impresión al viajero y que había aumentado su población a casi 18,000 habitantes en 1907.²⁴ De cualquier manera, el casco formado en la década de 1860 poco cambió en los años posteriores; el desarrollo urbano se desplazó hacia el norte-noreste de la ciudad, lo cual puede observarse en un plano de 1917, donde aparece la estación del *Ferrocarril Sud Pacífico* ubicada al norte de la Bahía del Astillero,²⁵ quedando así la estructura urbana original (figura 6.2).

²³ Patiño Jaramillo, *México*, 1899, pp. 79-80.

²⁴ En este año el Distrito de Mazatlán contaba con 38,298 habitantes, de los cuales 18,163 eran hombres y 20,135 mujeres. Peñafiel, *División*, 1907, v. 4, p. 89.

²⁵ *Records of the Office of the Chief of Naval Operations*, Intelligence Division, National Archives (NA), RG 38, box 1096, NM-63, entry 98, Mazatlán, México, 1921-1926.

Figura 6.2
PLANO URBANO DEL PUERTO DE MAZATLÁN, 1907



FUENTE: *Records of the Office of the Chief of Naval Operations*, Intelligence Division, NA, RG 38, box 1096, NM-63, entry 98, Mazatlán, México, 1921-1926.

3. Hinterland o zona de influencia del puerto

A diferencia de los otros puertos mexicanos del Pacífico, Mazatlán tuvo una zona de influencia de mayor alcance que incluyó el espacio aledaño a su jurisdicción, los centros mineros más importantes en el sur del estado de Sinaloa, y otros estados como Durango, Jalisco y Michoacán. Por la vía marítima, la influencia de Mazatlán era significativa para el sur del territorio de la Baja California e incluso para algunos poblados del norte de Sinaloa, con los que era más fácil y barata la comunicación marítima, sobre todo para el transporte de carga.

Según Eustaquio Buelna, hacia 1877 Sinaloa realizaba un comercio activo con Sonora, donde se abastecía de harina para el consumo; con Durango, donde compraba sarapes; y con Guadalajara, León e incluso México, de donde obtenía mercancías llamadas “efectos del país”.²⁶

La cercanía de Mazatlán con los principales distritos mineros del sur del estado de Sinaloa contribuyeron a que su papel como centro distribuidor y comercializador de mercancías fuera destacado. El producto de las minas salía forzosamente por el puerto de Mazatlán, mientras que de éste se distribuían los artículos necesarios para los trabajos mineros y agrícolas; tales mercancías procedían de otros países o se producían ahí mismo, después de que se establecieron fábricas donde se elaboraban ciertas herramientas para la extracción mineral. Además, el puerto era un mercado esencial para el consumo de los productos agropecuarios de la región.

²⁶ Buelna, *Compendio*, 1877, p. 69.

La cercanía de Mazatlán al mineral de El Rosario, que fue un próspero centro minero y comercial de fines del periodo colonial, favoreció que los habitantes de esta localidad utilizaran a Mazatlán como punto de abasto de mercancías.²⁷

Entre las zonas mineras vinculadas a Mazatlán encontramos las de Copalá, Pánuco, Guadalupe de los Reyes, San Vicente, El Rosario; los poblados que mantenían lazos estrechos con el puerto eran San Sebastián, San Ignacio, Cosalá, Escuinapa.²⁸ En su estudio sobre la minería en el Noroeste de México, Juan Manuel Romero Gil comenta que el éxito o el fracaso de las explotaciones mineras repercutían en el comercio del puerto, sobre todo cuando se trataba de las minas ubicadas en el sur de Sinaloa que conformaban el *hinterland* de Mazatlán²⁹ (mapa 6.1).

La zona de influencia inmediata del puerto eran los pueblos de los que se componía el distrito de Mazatlán: Villa Unión (a 26 kilómetros de distancia), Siqueiros (a 29 kilómetros), La Noria (a 42 kilómetros) y El Quelite (a 46 kilómetros).³⁰ De estos lugares, vale la pena destacar la función de La Noria como centro predominante para el transporte terrestre, pues éste era un pueblo de arrieros que, según fuentes de la época, merecían “el respeto y confianza de las comunidades comerciales de Sinaloa y estados aledaños.”³¹ De Mazatlán a la Noria se hacían un total de trece horas, repartidas en seis horas y media en diligencia y el mismo tiempo a lomo de mula, con el costo por flete de \$2.50 a \$3.00 por carga de 300 libras desde el puerto. La Noria era un nodo importante en la conexión terrestre hacia el norte y noroeste del puerto, así como también lo fue El Rosario en el sur, pues de ahí los caminos se conectaban hacia Nayarit y Jalisco.

²⁷ Voss, *Periphery*, 1982, p. 45.

²⁸ *Ibid.*; Romero, *Minería*, 2001.

²⁹ Romero, *Minería*, 2001, p. 29.

³⁰ García, *Atlas*, 1989; Buelna, *Compendio*, 1877.

³¹ Weidner, *Report*, 1881.

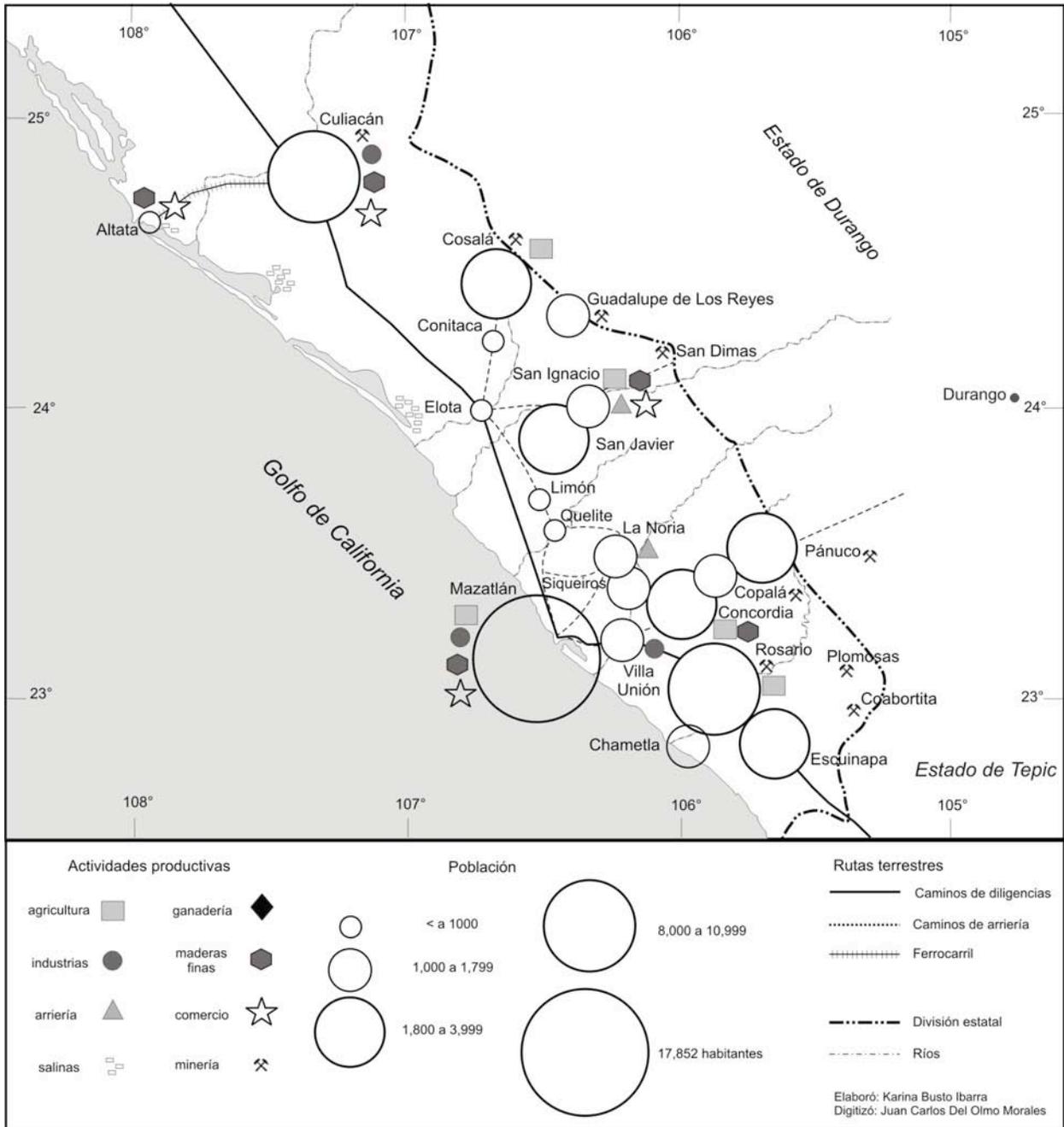
Mazatlán abastecía, pues, a todos estos poblados cercanos que constituyeron su área de influencia inmediata y con los que se establecieron lazos más estrechos, por el auge comercial y minero que caracterizaron la región durante la segunda mitad del siglo XIX y, en particular, durante el porfiriato.

Por otro lado, la producción agrícola del estado de Sinaloa era destacada. El Rosario producía maíz, frijol, café, arroz y frutas como plátanos y naranjas; en San Sebastián se encontraban estos mismos productos más palo de Brasil y maderas finas; en Mazatlán, maderas finas y palo de Brasil, maíz, frijol, cocos y naranjas; en Cosalá, maíz, frijol, caña de azúcar, naranjas y otras frutas.³² Estos productos se comerciaban en veleros que navegaban por el Golfo de California,³³ de tal forma que la influencia de Mazatlán llegaba más allá de su hinterland inmediato. El puerto sinaloense abarcaba una amplia zona de influencia que se mantuvo durante el periodo de estudio, exceptuando Durango, porque éste último se enlazó a la red ferroviaria nacional a fines del siglo XIX y su comunicación con Mazatlán se vio afectada.

³² Cubas, *Atlas*, 1989.

³³ Hamilton, *Hamilton's*, 1883, p. 111.

Mapa 6.1
HINTERLAND DEL PUERTO DE MAZATLÁN

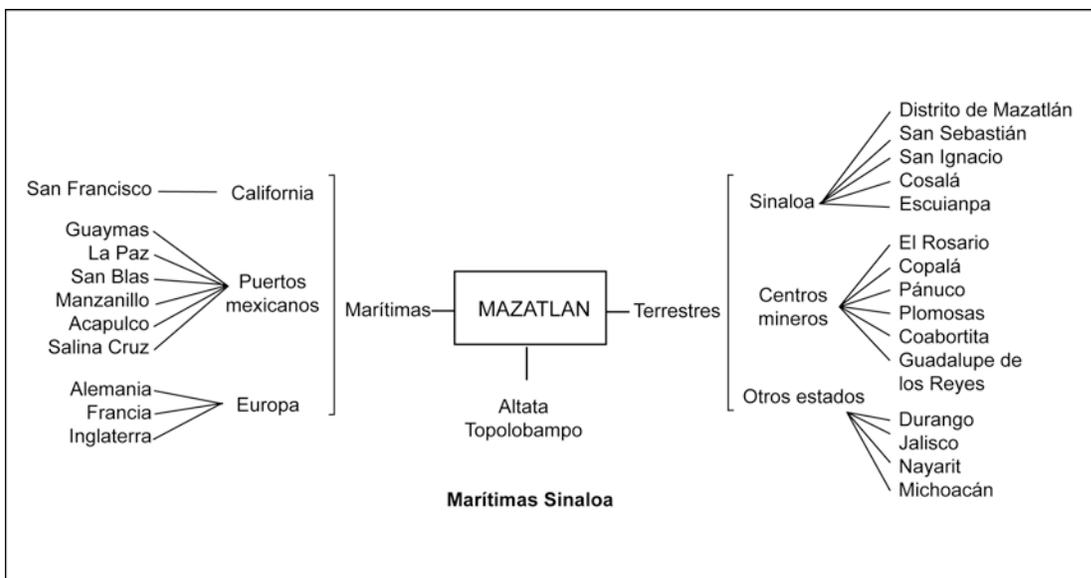


Elaborado a partir de: García, Atlas, 1858; Buelna, Compendio, 1877; “Datos”, 1872; García, Diccionario, 1891; Weidner, Frederick, “The Topography, Ethnography, and the Natural and Mineral Resources of Sinaloa”, 1881, en Albert K. Owen, *The Topolobampo Pacific*, HL, Topolobampo Collection, v. 2, no. 478721, p. 74.

4. Comunicaciones internas y externas

La comunicación marítima fue el medio más importante para Mazatlán. La navegación costera entre éste y los otros puntos de la costa del Pacífico y Golfo de California fue comúnmente practicada por ser la forma más fácil y más barata de transporte. Los caminos terrestres, sin embargo, también jugaron una función notable, pues a través de estas redes se articulaban los espacios marítimos y terrestres, uniendo los mercados nacional e internacional (figura 6.3).

Figura 6.3
REDES DE COMERCIO MARÍTIMAS Y TERRESTRES DEL PUERTO DE MAZATLÁN



A mediados del siglo XIX, el comercio de cabotaje en la costa era importante. En 1854, por ejemplo, entraron y salieron barcos de Mazatlán con destino a o procedentes de Acapulco, Manzanillo, San Blas, Altata, Navachiste, La Paz, San José del Cabo. Los buques en este comercio sumaban 49, con un tonelaje de 4,534: dos barcas de 434 toneladas, tres bergantines; 17 bergantines goletas, 4 goletas, 19 pailebots, 4 balandras.³⁴ Todos ellos eran de pequeño calado y se utilizaban para efectuar transacciones mercantiles o para la pesca.

Los datos de 1867 sobre barcos que hacían el comercio de cabotaje en el puerto arrojan un total 127 navíos, entre vapores, bergantines, goletas, pailebotes, balandras, faluchos, pangos, lanchas, botes y canoas.³⁵ Un registro de 1872 sugiere que la marina mercante destinada a los intercambios costeros se componía de “bergantines goletas, goletas de cruz, balandras y pailebots, perteneciendo sobre 40 a particulares de Mazatlán, Altata y el Fuerte.”³⁶

El tráfico del puerto estaba fundamentalmente en manos de embarcaciones alemanas, francesas, inglesas y estadounidenses, pero los intercambios costeros se realizaba en barcos mexicanos. El número de registros en el año de 1881 se calculaba en 100 extranjeros y 400 costeros.³⁷

La comunicación marítima entre Mazatlán y otros puntos del estado de Sinaloa (como Altata o El Rosario, por mencionar dos ejemplos) era más frecuente y barata que la terrestre, especialmente para el transporte de mercancías que se efectuaba en buques de vela, muchos de los cuales se construían en astilleros del puerto.³⁸

³⁴ Servo, “Apuntes”, 1854; Busto, “Mazatlán”, 2006, pp. 318-320.

³⁵ “Datos”, 1872, p. 83.

³⁶ Pérez, *Lijeros*, 1873, p. 12.

³⁷ Weidner, Frederick, “The Topography, Ethnography, and the Natural and Mineral Resources of Sinaloa”, 1881, en Albert K. Owen, *The Topolobampo Pacific*, HL, Topolobampo Collection, v. 2, no. 478721, p. 74-75.

³⁸ Buelna, *Compendio*, p. 70

Por otro lado, en las vías de comunicación de Mazatlán para el comercio extranjero o de altura, era posible distinguir tres grandes rutas en 1891, según el gobernador del estado de Sinaloa.³⁹

Chicago, San Luis Missouri, y el este de los Estados Unidos se comunican fácilmente con nosotros por tres vías: la más directa, es la que une al Ferrocarril de Sonora, que pasa por la aduana fronteriza de Nogales, y por el puerto de Guaymas: allí se toman los buques y vapores que hacen el transporte de cabotaje, tocando los puertos de La Paz, Altata y Mazatlán.

De Nueva Orleans y Nueva York, se remiten las mercancías a Panamá, donde se trasbordan a los vapores de la Mala del Pacífico, que tocan los puertos de Acapulco, Manzanillo, San Blas y Mazatlán; y de allí a San Francisco Cal y vice-versa, aportando de San Francisco, los productos de los E.U. del Oeste, lo que transporta el Ferrocarril del Pacífico y lo del Japón y China.

La Europa, para los grandes cargamentos, aprovecha la vía marítima de buques de vela que dan vuelta al Cabo de Hornos, y para la carga de urgencia, *anchetas* comerciales y metales preciosos, la vía de Panamá es la preferida.

Así, la navegación de altura y de cabotaje en el Pacífico propició que Mazatlán se convirtiera en un nodo central de un circuito mercantil en el Golfo de California y el Pacífico, donde la comunicación y el comercio marítimos eran indispensables para el sostenimiento de otros puertos de Sinaloa, Sonora y de la península de Baja California.⁴⁰ Para Mazatlán estos intercambios también eran importantes, pues recibía diversos artículos alimenticios, como azúcar, harina, frijoles, frutas, legumbres, maíz, panocha, quesos de otros lugares.⁴¹

Con respecto a las comunicaciones terrestres, de Mazatlán se tendían caminos que transportaban en carros o mulas a personas y mercancías entre Sinaloa, Jalisco, Nayarit, Durango, Sonora y Chihuahua, zonas que en cierta medida dependieron del comercio con el

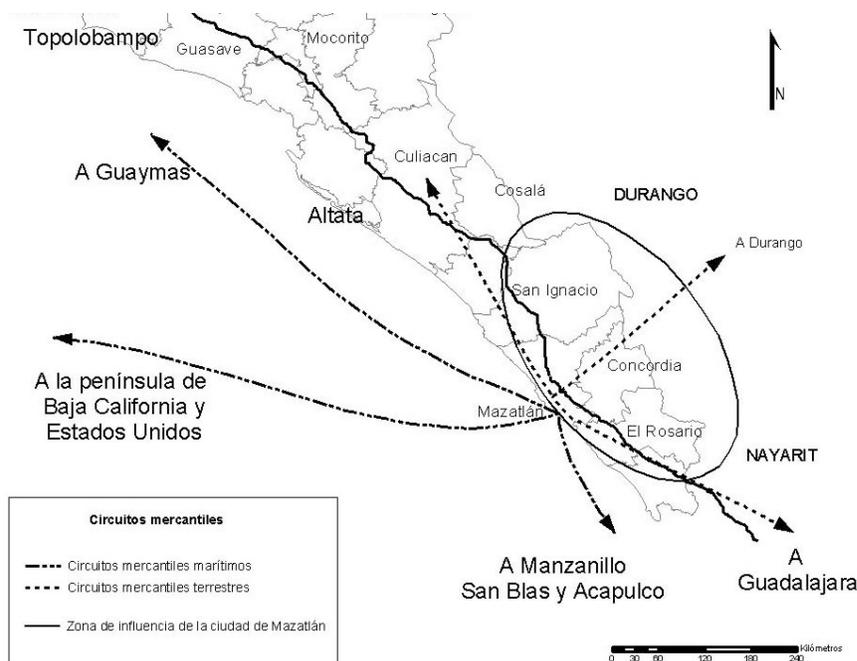
³⁹ Martínez, *Informe*, 1891, pp. 26-27.

⁴⁰ Sobre la formación de este mercado regional desde las primeras décadas del siglo XIX, véase Trejo, "Conformación", 1998, pp. 117-145.

⁴¹ "Datos", 1872.

extranjero que se realizaba a través del puerto sinaloense, por lo menos hasta antes de la apertura de rutas ferroviarias en el norte de México (mapa 6.2).

Mapa 6.2.
CIRCUITOS MERCANTILES DEL PUERTO DE MAZATLÁN



FUENTE: Busto, "Mazatlán", 2006.

En los circuitos de transporte terrestre dentro del estado de Sinaloa encontramos que los principales caminos que comunicaban al puerto con las municipalidades inmediatas eran los de la Noria, Culiacán, Siqueiros, Villa Unión y Culebra, éste último sólo servía para los ranchos inmediatos. En 1867, todos estos caminos eran brechas de 30 varas que en época de lluvias estaban en muy mal estado.⁴²

⁴² *Ibid.*, p. 88.

Al parecer, las líneas de diligencias suspendían sus recorridos durante la temporada de lluvias, cuando los caminos se hacían intransitables para carruajes. En 1877 Eustaquio Buelna informaba que el transporte de mercancías se hacía a lomo de mula, pero que el tráfico de carros en los caminos de los puertos al interior también era frecuente.⁴³

Por estos mismos caminos de mulas y carruajes se trasladaban a Mazatlán los productos de los centros mineros Cosalá, El Rosario, Plomosa, Pánuco, San Vicente, San Dimas y Tayoltita. En los tramos adecuados, el transporte de efectos y productos se hacía en carros, pero por lo regular estos se transportaban en mulas. Incluso en algunos casos se utilizaban canoas por los esteros y ríos, por ejemplo, el canal del Progreso y el río del Baluarte, con costos variables de fletes.⁴⁴ Un observador en 1882 aseguraba que “ricos comerciantes, quienes poseen grandes haciendas, minas de oro o plata, o que están involucrados en actividades comerciales, vienen del interior en recuas de mula.”⁴⁵

Las comunicaciones de Sinaloa en 1881 consistían en 4 líneas de diligencias, de Mazatlán a Fuerte, Rosario, Noria y Concordia, líneas regulares de correos y telégrafos entre los nueve distritos del estado, y tres líneas navieras, que mantenían a Mazatlán 12 veces al mes en directa comunicación con otros estados de la República, y América del norte y central.⁴⁶

Las secundarias diligencias enlazaban a los principales centros de población, conectadas con las líneas del interior del país en Tepic, y atravesaban todo el estado de Sinaloa, pasando por Acajoneta, Rosario, Aguacaliente, Villa Unión, Mazatlán, Elota, Quilá, Culiacán,

⁴³ Buelna, *Compendio*, p. 70.

⁴⁴ Federico Weidner, *Las minas de Sinaloa*, BL, FILM 2249, p. 68-69.

⁴⁵ Hamilton, *Hamilton's*, 1883, p. 112.

⁴⁶ Weidner, Frederick, “The Topography, Ethnography, and the Natural and Mineral Resources of Sinaloa”, 1881, en Albert K. Owen, *The Topolobampo Pacific*, HL, Topolobampo Collection, v. 2, no. 478721, p. 76.

Mocorito, Ciénega, Sinaloa, Fuerte, Alamos y Guaymas, Estación terminal del Ferrocarril de Sonora, donde ya se ligaban las líneas ferrocarrileras de los Estados Unidos.⁴⁷

Las líneas secundarias partían en dirección a los principales centros mineros, de Mazatlán a Concordia, y de Mazatlán a la Noria: la primera se enlazaba con los caminos de Copalá y Pánuco, y la segunda con los de San Ignacio, Jocuixtita y San Dimas. El camino carretero de Mazatlán a Elota, se prolongaba hasta Cosalá y Guadalupe de los Reyes. Del Limón, en el camino nacional, a San Ignacio, había otro tramo, y de Culiacán a Tamazula, y a Badiraguato, rumbo a los minerales de Topia, Los Cuates, San Javier y las Yedras.⁴⁸

Este entramado de líneas carreteras se extendió aún más en cuanto a rutas y frecuencia. En 1904 la empresa “Diligencias Generales de Occidente”, ofrecía transporte diario entre Mazatlán y Tepic, Mazatlán y Culiacán, Tepic y San Blas. También tenía un servicio de tres viajes semanarios entre Culiacán y Álamos, Mazatlán y Pánuco, Elota y Guadalupe de los Reyes; todo ello pasando por puntos intermedios.⁴⁹

Había además servicio de diligencias a La Noria, por parte de Tereso Arámburo, cuyas diligencias salían de Mazatlán los lunes miércoles y viernes; y por parte del Sr. Matilde Morales, que hacía también tres viajes semanarios.⁵⁰

Las diligencias en 1907 de Mazatlán a Culiacán, Fuerte y Alamos salían del puerto los lunes, miércoles y viernes; de Alamos martes, jueves y sábados. El costo de pasaje desde Mazatlán era de \$16 a Culiacán \$27.50 al Fuerte y \$32.50 a Alamos. Entre Tepic y Mazatlán,

⁴⁷ Martínez, *Informe*, 1891, p. 25.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 25-26.

⁴⁹ *Directorio*, 1904, p. 20.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 21.

salían de Tepic todos días, vía Ixcuintla, Santiago, Acaponeta, Rosario, y Villa Unión, con un costo total de \$19.⁵¹

Así, el estado se encontraba comunicado en sus principales poblaciones. La introducción de un medio de transporte con tecnología moderna, como las diligencias, cubrió las necesidades del transporte terrestre, en una zona a donde tardíamente llegó el ferrocarril.

Uno de los factores que favoreció un sistema de transporte terrestre en el sur de Sinaloa, fue que los reales de minas se encontraban en extensiones planas, del lado de la Sierra Madre con orientación hacia el Océano Pacífico.⁵² Esto explica, en parte, la relevancia comercial de Mazatlán; su cercanía a los centros mineros y la relativa facilidad del traslado de mercancías en transportes tradicionales favoreció su éxito a pesar de no haber contado con líneas de ferrocarril durante el siglo XIX.

Por otro lado, las líneas telegráficas que comunicaban al puerto de Mazatlán con la ciudad de México y otras poblaciones del país se tendieron vía Durango, donde se incorporaba a la línea del interior. En 1890 la red telegráfica del estado comunicaba a Culiacán con el puerto de Altata y los minerales de Pánuco, Rosario, Guadalupe de los Reyes y Yedras, la Villa Unión y Mazatlán. Todas ellas estaban unidas también a la red nacional y al cable trasatlántico.

Aunado a lo anterior, ya para 1904 se habían establecido teléfonos en la ciudad de Mazatlán. El servicio urbano de teléfonos se fundó en 1898 por la empresa de Arthur de Cima, con 50 kilómetros de vía y contaba con 52 abonados. Mientras que los teléfonos del gobierno para uso de las oficinas públicas consistía en 5 kilómetros de vía y 7 aparatos. El servicio de

⁵¹ *Guía Oficial de Ferrocarriles y Vapores de la República Mexicana*, México, junio, 1921, pp. 98-100.

⁵² Federico Weidner, *Las minas de Sinaloa*, BL, FILM 2249, p. 69.

teléfono en el Distrito de Mazatlán se extendió con líneas de conexión a las de Concordia, Rosario y San Ignacio, cuyo tendido alcanzaba los 142 kilómetros.⁵³

Aunque el ferrocarril llegó a Mazatlán en 1909, no fue sino hasta 1927 cuando se completó la red de transporte del ferrocarril Sud Pacífico, que conectaba a la frontera de Sonora con la ciudad de Guadalajara, integrando a su paso una serie de poblados, entre ellos centros agrícolas y mineros.⁵⁴ El impacto de este medio sobre las actividad marítima será un asunto pendiente en los estudios sobre las redes de integración de la costa del Pacífico al resto del país.

De cualquier manera, en la década de 1920 Mazatlán siguió considerándose como un puerto muy importante de la costa oeste de México, donde se efectuaba un gran comercio de importación y exportación, con casas mercantiles al mayoreo y menudeo, y con numerosos ricos minerales en los alrededores.⁵⁵ No había duda de que aún era el centro distribuidor de varios puntos en el Golfo de California y el interior.

⁵³ *Directorio*, 1904, p. 9-10.

⁵⁴ Trennert, "Southern", 1966; Lewis, *Iron*, 2007.

⁵⁵ Cleland, *Mexican*, 1924, p. 428.

5. Comercio e infraestructura comercial

El entramado comercial en el puerto de Mazatlán fue más complejo que en los demás centros portuarios del Pacífico. En este sitio se advierte una formación temprana de una fuerte comunidad de comerciantes extranjeros, quienes tuvieron un papel importante en las transacciones financieras de la región y una destacada función en el desarrollo del sur de Sinaloa. Este es un elemento destacado de la infraestructura comercial del puerto, al igual que el funcionamiento del sistema crediticio antes y después de la apertura de bancos, el comercio exterior, las mercancías de los intercambios, el comercio de la localidad y las industrias. Todos estos temas se desarrollan en las siguientes páginas con el fin de comprender la dinámica interna de Mazatlán.

a) Comerciantes extranjeros

A partir de fines de la década de 1820 llegaron a radicar a Mazatlán comerciantes alemanes, españoles, franceses, estadounidenses y de otras nacionalidades, quienes pronto controlaron la actividad comercial y, a través de sus vínculos con sus países de origen, importaron todo tipo de mercancías europeas que vendían al mayoreo y menudeo en el puerto y zonas aledañas. Al mismo tiempo exportaron materias primas de valor en el mercado internacional, particularmente productos minerales.

De las casas extranjeras establecidas en Mazatlán entre 1842 y 1848, se encontraban 7 inglesas, 4 estadounidenses, 7 alemanas, 5 francesas, 1 mexicana, 1 china y 3 españolas.⁵⁶ De estas, sólo unas cuantas se mantuvieron durante las siguientes décadas hasta la vuelta del siglo,

⁵⁶ Véase un cuadro detallado en Ibarra, *Comercio*, 1998, p. 393.

entre ellas se encontraban los apellidos Melchers, Hass y Bartning, que continuaron sus actividades mercantiles en el puerto.

Las firmas alemanas, que eran las más fuertes en el puerto, entre ellas Melchers, Sucs, Wöhler, Bartning y Cía., y T. Heymann y Cía., eran representantes de compañías extranjeras y nacionales, fungían como prestamistas, realizaban operaciones bancarias, tenían inversiones en minería y se dedicaban al comercio de importación y exportación, todo ello desde la década de 1840.

Melchers, por ejemplo, representaba a las máquinas de coser New Home y Nacional, a la Sociedad Hamburgo Bremesa de seguros contra incendio, y a la compañía North British and Mercantile; se encontraba además ligada a compañías mineras de la región.⁵⁷

Hacia 1891 las principales casas importadoras seguían siendo extrajeras, entre ellas se encontraban las de Francisco Echeguren, Hermana y Sobrinos; Melchers Sucesores; Bartning Sucesores; Hernández, Mendía y C^a; Charpentier, Reynaud y C^a; Tamés, Elorza y C^a Sucesores.⁵⁸ Estas y otras grandes casas establecieron sucursales en otras ciudades y estados del país entre 1893 y 1902. Por ejemplo, los Echeguren tenían una filial en Cosalá, Sinaloa; Hernández Mendía, en Hermosillo, Sonora; Melchers Sucesores, en San José del Cabo, Baja California y en Tapachula, Chiapas; Wholer, Barting y Compañía, en El Rosario, Sinaloa, en Tamazula, Durango, y en Guaymas, Sonora; Julio Charpentier, en Hermosillo, Sonora; Marcelino Herrías, en El Rosario, Sinaloa; Goldschmidt Sucesores, en Pánuco, Sinaloa.⁵⁹

Algunos de estos mismos comerciantes eran propietarios de empresas mineras en el sur de Sinaloa y en Durango, la mayoría de las cuales se encontraban en Concordia, Cosalá y El Rosario. Asimismo, tenían inversiones en las industrias de transformación del puerto de

⁵⁷ von Mentz, *Pioneros*, 1982, p. 133.

⁵⁸ Martínez, *Informe*, 1891, p. 27.

⁵⁹ Román, "Comercio", 1998, p. 168.

Mazatlán. Por ejemplo, la familia Echeguren era propietaria de la Fundación de Sinaloa y de la fábrica textil “La Unión”; la casa Melchers Sucesores era propietaria de una fábrica de hilados y tejidos y más tarde de la Cervecería del Pacífico; otro caso es el de Wohler, Barting y Co., que tenían una mezcalera en El Fuerte, Sinaloa y una Jabonera en Mazatlán y Concordia.⁶⁰

Finalmente, la mayoría de los grandes comerciantes extranjeros eran propietarios de ranchos y haciendas en la región aledaña al puerto de Mazatlán, donde se dedicaban a actividades agropecuarias. Pero también contaban con fincas cafetaleras en Oaxaca, Chiapas y Veracruz; siendo los más notables los casos de Hernández, Mendía y Sucesores, Elorza, Lejarza y Compañía, y Melchers Sucesores.⁶¹

Así, es posible advertir que la comunidad de comerciantes de Mazatlán extendía sus actividades a otros sectores económicos, y al mismo tiempo tenía negocios en otros puntos cercanos y lejanos a su lugar de residencia. Lo anterior es una muestra de la importancia de la acumulación de capital en la ciudad portuaria más grande de la costa del Pacífico mexicano.

Por otra parte, algunos de los extranjeros tuvieron cargos de cónsules de sus respectivos países y su injerencia en los asuntos políticos internos se dejó sentir en todo el estado de Sinaloa. Entre 1854 y 1867 ocurrieron constantes rivalidades entre los grupos de poder de Culiacán y de Mazatlán, el primero conformado por mexicanos y el segundo por extranjeros, ambos en pugna por mantener el control político estatal.⁶²

Las representaciones consulares de Mazatlán reflejan la condición política de algunos de los grandes comerciantes, quienes generalmente cumplían algún cargo consular. Esto puede verse en los cuadros 6.1 y 6.2, donde se ha condensado la información correspondiente a los cónsules del puerto entre 1886 y 1906. Si bien no todos los comerciantes extranjeros tuvieron

⁶⁰ *Ibid.*, p. 175, 177.

⁶¹ *Ibid.*, p. 179.

⁶² Voss, *Periphery*, 1982, p. 130-175.

una participación directa en la política, quienes fungieron como cónsules se dedicaron en el puerto a la actividad mercantil y generalmente tuvieron un amplio poder político y económico.

Cuadro 6.1
CÓNSULES EXTRANJEROS EN EL PUERTO DE MAZATLÁN

<i>Año</i>	<i>Nombre</i>	<i>Representación consular</i>
1886	Guillermo Sowerbutts	Cónsul, Alemania
	Francisco Echeguren	Vicecónsul España
	Eduardo G. Kelton	Cónsul de Estados Unidos
	Luis Reynaud	Agente consular de Francia
	Alejandro Bertrand	Vicecónsul de Bélgica
	P.S. Rissing	Agente consular de Estados Unidos
1900	E. Philippi	Cónsul, Alemania
	Adolfo O’Ryan	Vicecónsul, Bélgica
	David A. Urrea	Cónsul de Perú y Ecuador
	Jenaro García	Vicecónsul España
	Louis Kaisser	Cónsul, Estados Unidos
	Julio C. Charpentier	Agente consular, Francia
	K. Henderson	Vicecónsul, Inglaterra
	Angel Canobbio	Vicecónsul Italia
Francisco Valadés	Cónsul San Salvador	
1906	Emilio Philippi	Cónsul de Alemania, con jurisdicción Sinaloa y la Baja California
	J.G. Claussen	Consulado Alemania
	R. Bigot	Bélgica
	Alejandro Valdés Flaquer	Chile
	Louis Reynaud	Francia
	Arthur de Cima	Colombia
	David A. Urrea	Cónsul de Perú y Ecuador
	Genaro García y Chávarri	Vicecónsul de España
	Louis Kaiser	Cónsul de Estados Unidos
	Gustavus A. Kaiser	Vice cónsul y auxiliar de E.U.
	Robert Henderson	Gran Bretaña
Francisco Valadéz	Honduras	
Angelo Canobbio	Agente consular de Italia	

FUENTE: 1886, *Memoria*, 1886, p. 8; 1900, Figueroa, *Guía*, 1899, p. 581; 1906: AERM, 1908, pp. 592-600.

Cuadro 6.2

CÓNSULES ESTADOUNIDENSES EN EL PUERTO DE MAZATLÁN, 1838-1906

<i>Año</i>	<i>Nombre</i>	<i>Cargo</i>
1838-1850	John Parrot	Cónsul
1857	Charles Smith	Vicecónsul
1868-1861	Edward Conner	Cónsul
1861	Richard L. Robertson	Cónsul
1864	B.R. Carman	Vicecónsul
1865	B.R. Carman	Agente comercial
1866	B.H. Wyman	Agente
1867	B.R. Carman	Agente comercial
1868	Isaac Lisson	Agente commercial
1871	Isaac Lisson	Cónsul
1874	Edward G. Kelton,	Vicecónsul
1875-1891	Edward G. Kelton	Cónsul
1879	Thomas Carlock	Agente consular
1886-1890	William L. Zuber	Vicecónsul
1891	Richard Lambert	Cónsul
1893-1894	Arthur de Cima	Vicecónsul
1898	Louis Kaiser	Cónsul
1899	G. Kaiser	Vicecónsul
1900-1906	Louis Kaiser	Cónsul

FUENTE: Cuadro elaborado con base en informes consulares de Estados Unidos en Mazatlán. NAMP, 1949, Mf. 159.

En los puertos mexicanos del Pacífico existieron muchos casos de cónsules que eran importantes figuras públicas, comerciantes adinerados e inversionistas que procuraron su propio beneficio. Sin embargo, en el caso de los estadounidenses, promovieron el aumento del comercio de su país donde tradicionalmente había estado en manos de europeos, particularmente de alemanes. Algunos cónsules mantuvieron su cargo por largos periodos, por lo que es fácil imaginar la influencia política y económica que debieron alcanzar en sus jurisdicciones consulares.

De cualquier manera, los nombres contenidos en los cuadros anteriores, dan cuenta de la extensión e importancia de la comunidad extranjera en Mazatlán, único puerto del Pacífico mexicano que tuvo un sector de tal magnitud, con ingerencia directa en la dirección económica y política del lugar.

b) Sistema crediticio

Las actividades de los comerciantes extranjeros en Mazatlán –al igual que en los demás puertos del Pacífico– se encuentran ligadas a las transacciones financieras de la región. Las grandes casas mercantiles desempeñaron las funciones de bancos, otorgando préstamos y aceptando o expidiendo letras de cambio.

En la evolución de las transacciones financieras en el puerto de Mazatlán es posible distinguir dos etapas. La primera de ellas se caracteriza por la existencia de un sistema de crédito en manos de particulares –especialmente comerciantes prestamistas–, a su vez apoyados en otras firmas bancarias extranjeras. En el caso de los puertos mexicanos, la empresa *Wells, Fargo & Company*, con sede en San Francisco, tuvo agencias locales desde una época temprana, lo que favoreció los intercambios internacionales.

La segunda fase es aquella en la cual aparecieron instituciones bancarias nacionales e internacionales que abrieron sucursales tanto en Mazatlán como en otras ciudades mexicanas. Una característica de los bancos establecidos en Sinaloa es que se trataba de filiales de firmas reconocidas, pero también que se formó un banco con capital regional que se abrió hacia fines de siglo.

Etapa prebancaria

En esta etapa los grandes comerciantes del puerto fueron quienes ejercieron las transacciones crediticias. Los comerciantes otorgaban crédito en efectivo o en especie, y como garantía del capital e interés se hipotecaban los bienes del deudor, quien perdía sus propiedades a favor del prestamista si fallaba en el pago. Mediante este sistema los comerciantes se hicieron dueños de fincas urbanas, industrias, minas y ranchos.⁶³

La forma de operar de los comerciantes era la siguiente: recibían cargamentos y disponían de ellos por una comisión o los enviaban a los consignatarios, pagando todos los cargos de transporte e impuestos necesarios, y lo mismo hacían con la carga de regreso. Además, la casa Jecker y Cía. (de origen alemán), por ejemplo, hacía préstamos de varios tipos y expedía y aceptaba letras de cambio.⁶⁴

Por otra parte, las operaciones de crédito no sólo se realizaban con particulares, sino que “se extendían a todas las actividades económicas, al gobierno estatal y a los ayuntamientos.” Los mecanismos financieros más frecuentes eran el préstamo con garantía hipotecaria, la venta con pacto de retroventa y el contrato en anticresis. El interés cobrado por los préstamos otorgados fluctuaba entre 12 y 18% anual, a pagarse en el corto o mediano plazo, dependiendo de la transacción y el monto de capital involucrado.⁶⁵

⁶³ Aguilar, “Sistema”, 2003, p. 50.

⁶⁴ Mayo, *Commerce*, 2006, p. 55.

⁶⁵ Aguilar describe este tipo de transacciones de la siguiente manera: hipoteca es “el derecho real que se constituye sobre bienes inmuebles o derechos reales para garantizar el cumplimiento de una obligación y su preferencia en el pago”; retroventa “es la venta hecha con la condición de que dentro de un plazo determinado se pueda rescindir el contrato, devolviéndose respectivamente el precio y la cosa. La retroventa sólo puede tener lugar en bienes raíces”; mediante un contrato en anticresis “puede el deudor prestar en seguridad de su deuda cualquier inmueble que le pertenezca, quedando el acreedor con derecho a disfrutarlo por cuenta de los intereses debidos, o del capital, si no se deben intereses.” Aguilar, “Sistema”, 2003, p. 52.

Los principales prestamistas entre 1881 y 1911 eran Hernández, Mendía y Compañía, Francisca Rojas, Bartning, Hermanos y Compañía, José María Cuevas, Juan Escutia.⁶⁶ Pero también diversos giros mercantiles como los de J.C. Charpentier y Compañía, Melchers Sucesores, Heymann Sucesores (comisionistas), Wohler Bartning Sucesores, se anunciaban en 1899 como “banqueros”, comisionistas o se dedicaban a “operaciones bancarias”; eran además “importadores y exportadores” de diversas mercancías, así como representantes o agentes de compañías de seguros, de compañías navieras, o de compañías y fábricas localizadas en otros estados o países.⁶⁷

A pesar de que a nivel local ha sido posible distinguir a los principales prestamistas, es necesario preguntarse si estos obtenían crédito de otras naciones. En efecto, los agentes consulares estadounidenses, constantemente se quejaban en sus reportes del éxito de los comerciantes alemanes en los puertos mexicanos, y atribuían su éxito a las facilidades de pago que estos obtenían en su país de origen. Por ejemplo, compraban a crédito con un interés de 5 o 6% y ellos a su vez vendían a plazos con un interés del 1% si el deudor no liquidaba su deuda en el término convenido. Los estadounidenses, en cambio, compraban a crédito con una tasa del 10% y esto los hacía poco competitivos.⁶⁸

Si este era el modo de operar al interior del puerto, se genera una duda ¿Cómo y dónde intercambiaban ellos sus letras de cambio y otras operaciones bancarias relacionadas con sus negocios? La presencia de una agencia de *Wells, Fargo & Co.* en el puerto de Mazatlán explica este tipo de transacciones, en una época en que país carecía de instituciones bancarias.

⁶⁶ *Ibid.*, p. 53.

⁶⁷ Figueroa, *Guía*, 1899, v. 1, p. 567-577.

⁶⁸ Para más detalles al respecto véase más adelante el apartado de sistema crediticio en el capítulo de Acapulco.

Wells, Fargo & Company

Wells Fargo & Co., de San Francisco, California, fue organizada como expreso en 1852 con un capital de \$6,250,000. Las líneas del expreso comunicaban a la costa oeste de Estados Unidos con otros territorios del país, con México y Nueva York y otros sitios de la costa del Atlántico, y Europa. Las letras de cambio se expedían sobre Nueva York, Boston y Montreal, pagaderas en las principales ciudades de Estados Unidos y Canadá; y los giros sobre Londres, Dublín y París. Sus bancos y corresponsales de bancos estaban en San Francisco, Nueva York, Salt Lake City, Virginia City, Carson City, Londres, Paris, Boston, Chicago, Cincinnati, Denver, y St. Louis.⁶⁹

En 1865 la compañía *Wells, Fargo & Co.*, estaba afiliada a los bancos de “Union Bank of London”, ubicado en Londres, el “Royal Bank of Ireland”, ubicado en Dublin, y Pedro Gil, en París. Sus corresponsales eran firmas localizadas en Londres, Southampton, El Havre, París, Habana, Honolulu y Baltimore; y sus oficinas principales estaban en Nueva York, San Francisco, Boston y Filadelfia.⁷⁰

Wells, Fargo & Co. tenía dos ramas, una de ellas era de transportista y la otra de transacciones bancarias. Se encargaba de las operaciones legítimas de negocios expreso y de intercambio, de manera rápida, segura y expedita; envío de oro, plata, joyería, artículos valiosos, paquetes pequeños, carga ligera, mercancía general, artículos alimenticios, equipaje; recaudación de vales, facturas, billetes, letras de cambio, aceptaciones, y la recaudación de facturas con los bienes al ser entregados, etc. La compañía hacía negocios en todo California, Oregón, Washington, Utah, Columbia Británica, México, América Central y América del Sur,

⁶⁹ Wells, Fargo & Company, *Guia*, 1886, p. 113.

⁷⁰ *State*, 1865, p. 56.

Cuba, y se conectaba con las principales compañías expreso a lo largo de los estados del Atlántico.⁷¹

La compañía realizaba recaudaciones y comisiones de todo tipo; las cartas, fletes y paquetes pequeños se enviaban a los estados del Atlántico y a Europa; y también trasportaba oro y plata en lingotes, monedas y otros artículos de valor especial, los cuales podían ser asegurados, bajo sus pólizas abiertas con agentes colocadores de emisiones ingleses.⁷²

En México, *Wells, Fargo & Co.* contaba con cuatro oficinas que se habían establecido en 1861 en los puertos de Acapulco, Mazatlán, Guaymas y La Paz. Más agencias se abrieron años más tarde en otros sitios del Pacífico: en San Blas y Manzanillo en 1886, y en Ensenada en 1889. En el Golfo de México se abrieron oficinas en Veracruz en 1886 y en Tampico y Coatzacoalcos en 1892.⁷³

Esto quiere decir que a pesar de no haber contado con instituciones bancarias, las transacciones financieras de la costa del Pacífico se realizaban por medio de los comerciantes locales quienes, a su vez, tenían la facultad para remitir letras de cambio, moneda y otros artículos de valor, de manera segura a través de *Wells, Fargo & Co.*

Los agentes de *Wells Fargo & Co.* en los puertos mexicanos generalmente eran los cónsules estadounidenses del lugar, quienes tenían la representación oficial y negocios de distinta variedad. En 1861, por ejemplo, el empresario John R. Robinson viajó por el norte de México interesado en invertir en la mina de Batopilas, y en Mazatlán realizó un pago de \$900,

⁷¹ *Ibid.*

⁷² *Ibid.*, p. 59.

⁷³ Schimmer, *Mexican*, 1997, p.275-288.

con letras de cambio de *Wells, Fargo & Co.* de San Francisco.⁷⁴ Esto da cuenta de la función de una empresa extranjera al facilitar las transacciones financieras en México.

En 1865, el expreso a México salía de manera irregular cada treinta y cinco días, con una duración de veintiséis días de viaje.⁷⁵ En 1867 apareció un anuncio en el periódico *La Baja California*, en La Paz, donde se notificaba que “El expreso [Wells Fargo] será despachado ordinario por el vapor “Sierra Nevada” a cargo de un mensajero especial. Las cartas, fardos, etc., remitidos de San Francisco, para el Cabo de San Lucas, Mazatlán, Guaymas y La Paz o viceversa, serán entregados inmediatamente de la llegada del vapor, a cualquiera de los puertos nombrados, y se atenderá en lo general todo negocio relativo al expreso.”⁷⁶

Wells, Fargo & Co. ofrecía facilidades para el comercio, a través de anticipos a los comerciantes, con las facturas de desembarco como garantía, algunas veces para la compra de bienes y otras para el pago de fletes; así como para aprovechar la conveniencia de su sistema expreso para recaudar y distribuir carga a los puntos del interior.

Por otra parte, la presencia de esta compañía en México se encuentra directamente ligada a la *Pacific Mail*. *Wells, Fargo & Co.* controlaba de manera directa casi la mitad de la carga que se transportaba en los barcos de la naviera. De tal forma que esta última debió llegar a un arreglo con la compañía expreso que, como agentes de transporte, deberían asumir el transporte de mercancías entre Nueva York y California, por una comisión de 5% sobre recibos netos de la compañía.

Wells, Fargo & Co. pagaría todos los gastos para entregar la comisión de 5% en sus propios envíos. La compañía establecería las tarifas de flete, aparte de las cuales los agentes no

⁷⁴ “John R. Robinson Diary, Feb. 14-Sept.15, 1861. His journey to Batopilas, Mexico to inspect silver mines, with a view to purchase”. HL, HM-62476, pp. 56.

⁷⁵ *State*, 1865, pp. 58-60.

⁷⁶ *La Baja California*, La Paz, junio 22 de 1867.

costrarían a ningún consignador. Así, la *Pacific Mail* fijó las tarifas, se acordó la comisión pagadera a *Wells, Fargo & Co*, y se dictaron las tarifas de tal forma que el consumidor pagara su justa proporción.⁷⁷ De esta forma ambas empresas obtuvieron beneficios del transporte de mercancías, correos y artículos valiosos entre diversos puntos de Estados Unidos, México y otros países.

En su informe de 1877, el cónsul mexicano en San Francisco informaba que *Wells, Fargo y Co*. “tiene relaciones en todas partes y se ocupa de la conducción de cartas, fondos y carga, y hace además operaciones de banco. Este expreso es de la mayor utilidad a los mineros, comerciantes y al público en general.”⁷⁸

Ejemplo de lo anterior es que en el año fiscal de 1883-84 *Wells, Fargo & Co*. recibió lingotes de plata procedentes de México con un valor de \$1,226,772 dólares, y en moneda, el total ascendió a \$461,138. El destino de oro y plata desde San Francisco fue a China, incluyendo \$7,774,191 y \$291,595 pesos mexicanos a Hong Kong y Japón, respectivamente.⁷⁹

De igual forma, en 1885 el producto de metales preciosos de los estados de la costa oeste de México, transportados en el Expreso de *Wells, Fargo & Co*. fue de.⁸⁰

Polvo de oro y lingotes por expreso	\$287,704
Lingotes de plata por expreso	1,953,340
Minerales y lingotes base, por flete	20,000
Total	2,261,044

En 1886 *Wells, Fargo & Co*. contaba con 57 agentes en todo el país, localizados en diferentes ciudades del centro, sur y norte, incluidas la ciudad e México, el puerto de Veracruz y diversos distritos mineros. En la costa occidental, sus agentes eran A. Willard (Guaymas),

⁷⁷ Pacific Mail Steamship Company, *Report of the President to the Stockholders*, February, 1868, HL, Rare Books Collection, no. 232513, p. 30.

⁷⁸ Pritchard, “Consulado”, 1880.

⁷⁹ Bowser, *Business*, 1885, pp. 53-56.

⁸⁰ Wells, Fargo & Company, *Guia*, 1886, p. 105.

E.G. Kelton (Mazatlán), Delius & Co (San Blas), F.L. Burlingame (Santa Rosalía), F.A. Schulze (Hermosillo) y Wm. B. Arrington (Guadalajara).⁸¹

Un anuncio de *Wells, Fargo & Co.* de 1886 especificaba lo siguiente:

ENCAMINA Y ENTREGA dinero, paquetes valiosos, bultos, mercaderías, cartas, etc.; COBRA FACTURAS, giros, pagarés, cuentas, cupones, dividendos y otro papel; EJECUTA COMISIONES, protocola documentos, paga impuestos por non-residentes, presenta papeles judiciales, etc.; RECLAMA EQUIPAJE, y cualquiera otra propiedad en los paraderos, hoteles o almacenes, y saca efectos de empeño; TRANSFIERE DINERO, por telégrafo, dentro de los puntos dados; ATIENDE A PEDIDOS de mercancías y efectos de habitaciones, para ser devueltos por Expreso, etc., etc.; CAMBIO DOMESTICO Y EXTRANJERO, además de las operaciones de los bancos de la compañía regularmente organizados, en New York, San Francisco, Salta Lake, Virginia, Nevada y Carson. Se tomarán órdenes para cambios en todas las oficinas en que hubiere pedidos.⁸²

Mazatlán, junto con Aguascalientes, Chihuahua, Guanajuato, Guaymas, Hermosillo, León, México, Pachuca, Puebla, Veracruz y Zacatecas, eran las oficinas autorizadas para hacer el negocio de transferencia de dinero. *Wells, Fargo y Co.* pagaba dinero por telégrafo, a precios reducidos. Además del costo del telegrama y tarifa del expreso sobre la cantidad transmitida se cobraban 25 centavos por sumas menores de \$50, 50 centavos por sumas entre \$50 y \$100, y ½ por ciento en sumas mayores a \$100.⁸³

En 1903 *Wells, Fargo & Co.* continuaba realizando el mismo tipo de transacciones que había hecho años antes. En la guía oficial de los ferrocarriles y vapores mexicanos se anunciaba de la siguiente manera:

⁸¹ *Ibid.*, p. 31-63.

⁸² *Ibid.*, p. 109.

⁸³ *Ibid.*, pp. 115-117.

La única línea de express directa entre México, los Estados Unidos y Europa.

Conductores de Express sobre líneas de Ferrocarriles, Diligencias y vapores, en toda la extensión de los EU y sus territorios. Igualmente en la Colombia Inglesa y México.

Despachadores de Express de Nueva York a Liverpool, Londres, El Havre, Paris, Hamburgo, y demás puntos importantes de Europa. También por vapores de San Francisco Cal., a todos los puertos de la costa del Pacífico.

Las líneas de la compañía abarcan 45,0000 millas [72,420 km] aproximadamente. Enlaza con todas las compañías de express acreditadas y alcanza así a casi toda aldea, pueblo y ciudad de los EU, la República Mexicana y el Canadá.

Conduce y entrega dinero, documentos valiosos, paquetes, mercancías, cartas, etc. [...] Daniel Turner, superintendente. L.L. Ward, Vice-Superintendente⁸⁴

Así, a través de *Wells, Fargo & Co.* comerciantes extranjeros y particulares localizados en los puertos mexicanos pudieron realizar diversas transacciones financieras. La apertura en las comunicaciones y entrada de nuevas redes comerciales favorecieron la rapidez en el intercambio de dinero y de artículos de valor, de los cuales Mazatlán exportaba una buena cantidad.

El establecimiento de bancos

Gustavo Aguilar distingue dos etapas en la historia del sistema bancario sinaloense y su vinculación con el crecimiento económico. La primera va de 1889, año de instauración de bancos, a 1913, fecha en que el sistema sufrió una desarticulación debido al movimiento revolucionario; esta etapa se distingue por la “coexistencia de mecanismos informales de

⁸⁴ *Guía oficial de los ferrocarriles y vapores mexicanos*, 1903, v. 3, p. 151.

intermediación financiera (préstamos entre particulares) con los formales.” La segunda fase es entre los años de 1914 a 1926, caracterizada por la clausura de instituciones bancarias hasta 1921-1922, cuando se abrieron de nuevo algunos bancos. En esta etapa volvieron a surgir los modos informales de intermediación financiera.⁸⁵

En 1889 se estableció en Mazatlán una sucursal del Banco Nacional de México, con Antonio Pratts como gerente. Esta fue la única institución de crédito en el estado durante una década y en ese periodo “no logró consolidar su accionar: sus principales operaciones se refieren a protestas por falta de pago o incumplimiento de giros o libranzas en contra de comerciantes de la región y a favor del banco.”⁸⁶

En 1898 se establecieron una sucursal del Banco de Londres y México y se inauguró la matriz del Banco Occidental de México, constituido este último en enero de 1898 en la ciudad de México, pero con sede en el puerto de Mazatlán. En la conformación del Banco Occidental participaron capitales de los grandes comerciantes locales, entre ellos, Hernández, Mendía Sucesores, Guillermo Hass y Compañía, Francisco Echeguren, Wöhler, Bartning y Sucesores, Somellera Hermanos, Elorza, Lejarza y Compañía, y más tarde ampliaron sus servicios a otras localidades de Sinaloa, Sonora y Colima.⁸⁷ Por ejemplo, en 1900 se estableció una agencia en Culiacán.⁸⁸

Los estudiosos de la banca en Sinaloa han observado que a pesar de la existencia de un sistema bancario, siguieron coexistiendo los mecanismos financieros informales, con casas comerciales y particulares que otorgaban crédito y recibían depósitos de ahorradores o de

⁸⁵ Aguilar, “Sistema”, 2003, pp. 47-48.

⁸⁶ Aguilar, “Surgimiento”, 1998, p.187.

⁸⁷ Aguilar, “Sistema”, 2003, p.68-71.

⁸⁸ Aguilar e Ibarra, “Origen”, 1991, p. 66. Otros bancos en Sinaloa eran aquéllos establecidos en la ciudad de Culiacán: Agencia del Banco Occidental de México, establecida en 1900, con José H. Salazar como gerente; sucursal del Banco de Sonora, establecida en 1909, con Henry Bartning Jr. como gerente.

pequeños empresarios. Por su parte, los bancos se dedicaron a los créditos en industria, agricultura y comercio, de tal forma que con el control bancario se logró el crecimiento en diversas actividades económicas.⁸⁹

El estallido de la revolución maderista afectó a los bancos por la reducción de sus operaciones y en 1914 todos los bancos del estado de Sinaloa fueron cerrados, con lo cual resurgió de nueva cuenta el crédito por parte las grandes casas comerciales. El Banco Occidental volvió a operar en 1918, el Banco de México regresó en 1921 y el Banco de Sonora en 1926, pero estos dos últimos “se dedicaron a cobrar la cartera vencida que arrastraban desde 1913.”⁹⁰

De esta forma, se entiende que aún continuaban coexistiendo los sistemas financieros formales con los informales. En 1924, por ejemplo, se registraba como banqueros a Lewis Bradbury, a Manuel Gómez Rubio (como corresponsal), y a Melchers Sucesores, al lado de los bancos Occidental y Nacional de México.⁹¹

Con base en lo anterior, es posible observar la importancia de los comerciantes extranjeros para el funcionamiento de la economía del puerto de Mazatlán. Al mismo tiempo, las instituciones financieras localizadas en el exterior permitieron los intercambios mercantiles a través de otros canales que no necesariamente debían realizarse a través de la ciudad de México en el territorio mexicano. Finalmente, la llegada de los bancos, si bien significó un cambio en el sistema financiero tradicional, estos no lograron tener una hegemonía en la localidad sino hasta después de la década de 1920.

⁸⁹ Aguilar, “Sistema”, 2003, p. 73.

⁹⁰ *Ibid.*, pp. 85-87.

⁹¹ Cleland, *Mexican*, 1924, p. 428.

c) *Las mercancías generales*

Durante los años de la fiebre del oro, los comerciantes de Mazatlán, al igual que los de otros puertos mexicanos, enviaron a San Francisco productos alimenticios que demandaba la incipiente población de aquel puerto. En 1853, el cónsul francés de Mazatlán informaba que cada año salían al puerto californiano navíos con cargamentos de maíz, cebollas, frutas, puercos y pollos, regresando prácticamente vacíos de aquel lugar.⁹²

Al parecer, los puertos mexicanos se favorecieron de los intercambios con California, en la medida en que la obtención de ganancias en oro por parte de los comerciantes locales, permitió que estos continuaran reinvertiendo en otras ramas de la economía regional.

Unos años después, en 1857, había tres embarcaciones que hacían el comercio directo entre Mazatlán y San Francisco; todas ellas propiedad de y navegadas por extranjeros. El cónsul estadounidense en Mazatlán añadía que “su principal sostén está en el transporte de pasajeros y la carga de metálico [...], la de entrada consiste en maquinaria para los trabajos mineros, algunos implementos para la agricultura y muebles; la carga de salida consiste en metálico, cueros y a veces maíz.”⁹³

El intercambio mercantil de Mazatlán se realizaba con los estados limítrofes. Parte de los productos naturales y manufacturados se enviaban a los estados vecinos a cambio de harina

⁹² Citado en López, *Estructura*, 1982, p. 151. El autor considera que por el carácter de las exportaciones de productos agrícolas, el intercambio comercial entre San Francisco y Mazatlán se trababa más bien de un tráfico regional puramente costero, muy semejante al que regularmente realizaba Mazatlán con Guaymas, San Blas y Manzanillo.

⁹³ Charles Smith al Secretario de Estado, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 159, rollo 2, v. 2, exp. s/n. Máatlán, October 9, 1857.

de Sonora, sillas de montar y artículos de barro de Jalisco, por mercancías de lana de Durango y por sal, perlas, dátiles y uvas de Baja California.⁹⁴

Un reporte de 1881 indicaba que el valor total de las mercancías extranjeras de otros países, tales como maquinaria, artículos diversos, porcelana, vidrio, artículos de ferretería y de lujo, hierro, mercurio, pólvora, vino, licores, cerveza, papel, libros, muebles, velas, medicinas, especias, ascendía a tres millones al año, de los cuales apenas una décima parte llegaba de Estados Unidos y el resto de Europa.⁹⁵

Los productos provenientes de Estados Unidos consistían principalmente en maquinaria e instrumentos para la minería, la agricultura y para uso doméstico; carruajes, artículos de seda y otros de lujo, ropa y zapatos confeccionados, juguetes, pólvora, fusibles, mercurio, alambre, asfalto, petróleo, ladrillos de cerámica, algunas frutas y verduras.⁹⁶

En ese mismo año de 1881 Mazatlán exportaba de \$200,000 a \$300,000 de minerales de cobre, pieles, cuernos, madera Brasil, moras, ébano, caoba, cedro, orchilla, algodón, carne seca, queso y algunas frutas como limón, plátano, guayaba, naranja y chiltepín. Además exportaba perlas, madre-perlas, concha de tortuga y coral de Baja California.⁹⁷

Es un hecho que estos factores externos contribuyeron en buena medida al impulso del puerto, pero también hubo otros que deben tomarse en cuenta en el contexto regional y local. Ejemplo de ello es el auge minero sinaloense que jugó un papel importante en el crecimiento de Mazatlán.

⁹⁴ Weidner, Frederick, "The Topography, Ethnography, and the Natural and Mineral Resources of Sinaloa", 1881, en Albert K. Owen, *The Topolobampo Pacific*, HL, Topolobampo Collection, v. 2, no. 478721, p. 73.

⁹⁵ *Ibid.*, p. 74.

⁹⁶ *Ibid.*

⁹⁷ *Ibid.*

d) Los productos de importación y exportación

Un aspecto interesante de Mazatlán es que recibía un considerable número de mercancías de importación. Dada su condición de centro distribuidor de un amplio *hinterland*, el volumen de su comercio fue mucho mayor que el de cualquier otro puerto del Pacífico.⁹⁸ En las siguientes páginas se verán los principales productos del comercio exterior, tomando como ejemplo algunos años específicos.

Las importaciones en 1857 consistían en “telas, algodón, hilos y sedas destinados a los numerosos talleres familiares y también a algunas fábricas textiles que trabajaban en las regiones aprovisionadas por Mazatlán. Los líquidos (vinos, licores, etc.) ocupaban también un lugar importante dentro de las importaciones, pero sin comparación con las telas. Lo mismo ocurría con otros productos (ferretería, mercería, muebles, etc.), cuya importancia total igualaba apenas a la de los líquidos.”⁹⁹

En 1871 las importaciones se concentraban en tres artículos: bienes de algodón áspero para las clases pobres, linos para la clase privilegiada, y vinos y licores para toda la población. De Estados Unidos se traían maquinaria para minería, azogue, madera de construcción, u otros productos de uso en la minería. El cónsul estadounidense aseguraba que desde la entrada de los vapores en la costa del Pacífico había disminuido el costo de los fletes y aumentado el comercio con San Francisco, desde donde se llevaron a Mazatlán, en 1870, 200 máquinas de coser y se habían establecido dos tiendas de venta de botas y zapatos, operadas por estadounidenses.¹⁰⁰

⁹⁸ Véase capítulo 8.

⁹⁹ En 1857, según el cónsul Martinet, citado por López, *Estructura*, 1982, p. 154.

¹⁰⁰ Isaac Lisson al Departamento de Estado, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 159, rollo 4, v. 4, exp. s/n. Mazatlán, October 14, 1871.

En cuanto a los productos de exportación, en 1871 se enviaron al exterior cueros, limones, azúcar, camarones, madera Brasil, y moneda; ésta última, con valor de \$900,000, fue enviada a San Francisco en embarcaciones estadounidenses. En 1872 las exportaciones consistían en metales sin beneficiar, plata y palo de Brasil.¹⁰¹

En el año fiscal de 1873 a 1874 se exportaron de Mazatlán a San Francisco los siguientes productos: aguardiente de mezcal, hamacas, barriles vacíos, Brasil, cueros de res, de venado, ciruelas, cuacoyoles, libros, monos de chitle, café, cedazos, cobre, chilpitín, carey, cañas, dulces, destiladeras, estaño, frascos para azogue, frijol, goma, guamúchil, herramienta, hueva de pescado, hule, orchilla, perlas, piedras minerales, plata pasta, pelo de vaca, puros, pescado seco, polvos para limpiar, plátanos, sumo de limón, salsa, tortugas, tamarindo, pitahaya, legumbres, vaqueta, varias frutas y efectos.¹⁰²

En 1882 las importaciones que entraban a Mazatlán consistían en maquinaria y artículos para la minería, implementos para la agricultura, ferretería, cristalería, artículos de seda, estampados, joyería, vinos y brandy. Las exportaciones consistían en productos como lingotes, moneda, cueros, maguey, fibra, mezcal, cedro, madera tintóreas y finas, zarzaparrilla y damiana.¹⁰³

En términos generales, las mercancías de exportación no variaron mucho. En las décadas siguientes continuaron siendo dominadas fundamentalmente por los productos mineros: plata y oro en monedas o lingotes, aunque de manera paulatina se fueron sumando producciones agrícolas, sobre todo en la porción norte del estado de Sinaloa.

El periodo revolucionario poco afectó al comercio de Mazatlán, entre los años de 1910 a 1913 se registró una estabilidad en sus actividades económicas, “sin llegar a la paralización

¹⁰¹ Pérez, *Lijeros*, 1873, p. 11.

¹⁰² Calderón, *Antecedentes*, 1875, p. 55-59.

¹⁰³ Robertson, *Resources*, 1882, p. 20.

de la actividad comercial e industrial.”¹⁰⁴ Las grandes casas comerciales del puerto continuaron abasteciendo a la población de la ciudad y a los pueblos cercanos.¹⁰⁵

En 1923 las mercancías del comercio exterior seguían siendo en su mayor parte, importación de maquinaria, pero se sumaban también explosivos, carbón, pianos y pianolas, así como vehículos. En las de exportación dominaban las pieles secas de res, maderas tintóreas y lingotes de oro y plata.¹⁰⁶ Otros productos que se comerciaban en el puerto de Mazatlán eran cereales, frutas, azúcar, frijoles, maíz y tabaco.¹⁰⁷

De esta manera, no queda duda de que durante el periodo de estudio, fueron los productos mineros los que dieron mayor fuerza al desarrollo y permanencia de Mazatlán como el nodo primario en el Pacífico mexicano.

e) La minería

La existencia de sitios mineros en Sinaloa data de tiempos coloniales. Algunos lugares como Rosario, Concordia, Cosalá y Copalá, donde se descubrieron yacimientos de oro y plata fueron el incentivo para el establecimiento de reales de minas que fueron explotados en el siglo XVIII. A mediados del siglo XIX estos minerales tenían una producción pequeña y mediana, con técnicas tradicionales de explotación, cuyo curso cambiaría en las siguientes décadas, con

¹⁰⁴ Martínez, “Revolución”, 1998, p. 297.

¹⁰⁵ El movimiento marítimo y comercial del puerto demuestran una tendencia estable en este periodo. Véase el capítulo 8.

¹⁰⁶ Cada uno de estos artículos tenía una tarifa de carga establecida por la Compañía Mutua de Cargadores en 1919, United States Department of Commerce, *Mexican*, 1923, p. 79.

¹⁰⁷ Cleland, *Mexican*, 1924, p. 428.

la introducción de capitales y modernos sistemas de innovación tecnológica para la extracción de minerales.¹⁰⁸

En la década de 1860 se llevó a cabo una estrategia publicitaria sobre el potencial minero del estado. La publicación de folletos dirigidos a inversionistas estadounidenses en donde se mencionaban las posibilidades de éxito si se introducían tecnologías de extracción y beneficio adecuadas, lograron atraer capital extranjero, y con el paso de los años la reactivación de la minería en Sinaloa favoreció los intercambios en el puerto.¹⁰⁹ Surgió entonces una nueva etapa de desarrollo para el sur de Sinaloa, con Mazatlán como nodo central de las comunicaciones y el comercio.

El puerto absorbía la producción de los distritos mineros cercanos al puerto. Entre ellos, la mina de El Tajo, ubicada en el Rosario; Plomosas, cerca de la frontera con Durango y propiedad de comerciantes de Mazatlán; la negociación minera Jocuistita, en el distrito de San Ignacio; la mina de Guadalupe de los Reyes, en Cosalá; minas del distrito de Pánuco; mina Unión. Casi todas ellas producían oro y plata.¹¹⁰

Es interesante notar que Mazatlán no sólo exportaba el producto de plata de la zona cercana al puerto, sino también de otros sitios. Por ejemplo, en 1872 exportó \$478,900.00 de moneda enviada desde Álamos, Sonora. La cantidad enviada a Mazatlán por mar y tierra es estimaba entre 400,000 y 600,000. El oro y plata, en moneda y lingotes, exportados de Guaymas estaba a cargo del expreso *Wells, Fargo & Co.*; a través de esta empresa la mayor parte los productos de valor del Pacífico mexicano eran enviados al exterior.¹¹¹

¹⁰⁸ Véase el capítulo 1 de Romero, *Minería*, 2001.

¹⁰⁹ *Ibid.*, p. 69.

¹¹⁰ Hamilton, *Hamilton's*, 1883, pp. 117-133. Sobre estudios recientes relativos a la minería en Sinaloa, véase Romero, *Minería*, 2001.

¹¹¹ En ese en ese mismo año de 1872 la exportación de oro y plata de Guaymas fue de casi un millón de pesos, \$919,450.00. Annual Report of A.F. Garrison, vice-consul United States, Guaymas, México, 30th September, 1872, en Albert K. Owen, *The Topolobampo Pacific*, HL Topolobampo Collection, no. 478721, pp. 49-60.

En la región del noroeste del país existían tres casas de moneda, una en Culiacán, Sinaloa, y las otras en Hermosillo y en Álamos, Sonora. Estas surgieron por el interés del gobierno en gravar la producción minera, resolver la circulación de moneda corriente y controlar el contrabando.¹¹² En ellas se acuñaba moneda de oro y plata, que se circuló en el país y que se exportó al extranjero.

Por otra parte, la demanda de la extracción mineral en el estado de Sinaloa requería de un producto indispensable: azogue, utilizado en el proceso de separación del oro y de la plata de otros minerales. El azogue era llevado a Mazatlán desde San Francisco, que a su vez recibía este producto de las minas localizadas en California y explotadas por la casa Barrón y Forbes desde 1849 hasta 1863.¹¹³ Anualmente se importaban alrededor de 6000 frascos de mercurio, que se empleaba sólo en la obtención de minerales de oro y plata; su precio en Mazatlán era de 50 centavos por libra.¹¹⁴

La minería en Sinaloa tuvo un auge durante el periodo porfirista, gracias a la inyección de capitales, particularmente provenientes de Estados Unidos. Esto permitió la introducción de nuevas tecnologías para la extracción de minerales y el subsiguiente aumento productivo.¹¹⁵ Lo anterior fue determinante para el desarrollo del puerto de Mazatlán, pues las inversiones en esta rama tuvieron efectos sobre las demás actividades productivas: el comercio, la agricultura, la ganadería, e incluso el progreso de industrias, cuyos artículos manufacturados se utilizaban en las minas de la región.

¹¹² Romero, *Minería*, 2001, pp. 44-45.

¹¹³ Después de 1863 las minas de Nuevo Almadén pasaron a manos de la *Quicksilver Mining Company*. El total de las exportaciones de azogue destinada a países del Pacífico, entre 1859 y 1890, se destinó a México, China y Sudamérica, correspondiendo 37.1%, 43.3% y 11.0% respectivamente. St. Clair, "New", 1994, , p. 290.

¹¹⁴ "Relative to imports of quicksilver", NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 159, rollo 4, exp. 113, Mazatlán, Mexico, 17th January, 1882.

¹¹⁵ Véase el estudio de Romero, *Minería*, 2001, pp. 201-202. El autor presenta dos cuadros con la producción de oro y plata en Sonora y Sinaloa durante los años fiscales de 1890-91 a 1912-12.

f) El comercio en la localidad

El desarrollo del comercio exterior y el aumento en el número de comerciantes dedicados a esta actividad en Mazatlán, contribuyeron al crecimiento al interior del puerto. Generalmente las firmas de los comerciantes extranjeros distribuían mercancías al mayoreo y menudeo, de tal forma que establecieron diversos negocios que servían a la población local.

Almacenes de abarrotes, de mercería, boticas fueron los establecimientos que más proliferaron en la venta directa de mercancías. Sin embargo, también se encontraban diversidad de sitios alfarerías, barberías, carpinterías, dulcerías, herrerías, imprentas, hojalaterías, relojerías, sastrerías, sombrererías, talabarterías, zapaterías.¹¹⁶ Entre los comercios también se encontraban casas de empeño (en 1867 había 6), baños, billares, carrocerías, hoteles, jabonerías, mesones, ordeñas, panaderías, tiendas de lencería y tabaquerías.¹¹⁷

En 1867 se registraron un total de 177 establecimientos de comercio y 116 establecimientos de artes y oficios,¹¹⁸ es decir, un total de 293 negocios. En cambio, en 1886, Mazatlán contaba con 388 giros mercantiles, que generaban un total de \$8,873.44, lo cual representaba poco más de la mitad de las contribuciones que generaban los 692 giros repartidos entre las demás poblaciones del estado.¹¹⁹

Ya para 1904, el estado de Sinaloa contaba con un extenso *Directorio mercantil*, que incorporaba datos de Mazatlán, Culiacán, Altata y Topolobampo. En el *Directorio* se aprecia la

¹¹⁶ Servo, 1854.

¹¹⁷ "Datos", 1867.

¹¹⁸ *Ibid.*

¹¹⁹ El total de giros mercantiles en el estado era de 1080, que generaban contribuciones de \$16,692.71. Después de Mazatlán, las siguientes poblaciones con mayor número de comercios eran Culiacán, con 159 y el Rosario, con 99. *Memoria*, 1886, p. 162.

fuerza mercantil de Mazatlán con respecto a las otras poblaciones; en él aparece información de los negocios agrícolas e industriales, de los servicios telegráfico y telefónico, del servicio de correos, del cuerpo consular, de las oficinas y edificios públicos, de los transportes por tierra y por mar, de las instituciones bancarias, de las agencias y escritorios, de los negocios mercantiles, de los agentes importadores, de las joyerías, de las relojerías, de los negocios con uso de vapor, y de los hoteles y mesones (algunos de los principales establecimientos comerciales pueden observarse en el cuadro 6.3). Todo ello es indicativo del crecimiento de Mazatlán y de la composición de su sector mercantil y de servicios.

Por otro lado, el cuadro 6.4 muestra las mercancías nacionales y extranjeras que circularon entre los pueblos y ciudades del estado de Sinaloa en 1886. Los efectos extranjeros entraban por mar, al puerto de Mazatlán y de ahí se distribuían a otras localidades; los nacionales se producían en el estado y también llegaban de otros puntos cercanos y distantes.

En ese año de 1886 los derechos de bultos que pagaron los diez distritos del estado sumaron \$117,728.23, de los cuales el de Mazatlán recaudó \$49,724.58, es decir, alrededor del 42%.¹²⁰ Esto da una idea de la importancia del puerto que, al ser la ciudad más grande y el centro distribuidor de mercancías, acaparaba la mayor parte de la circulación de bienes.

Con los datos expuestos, puede inferirse que Mazatlán mantuvo una jerarquía también dentro del estado de Sinaloa y no sólo entre los puertos del Pacífico. Esta característica no se observa en prácticamente ninguno de los otros centros portuarios, lo cual es un elemento más que confirma la clasificación de Mazatlán como nodo primario en el sistema de navegación.

¹²⁰ *Ibid.*

Cuadro 6.3
ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES EN MAZATLÁN, 1840-1903

<i>Año de fundación</i>	<i>Nombre</i>	<i>Giro mercantil</i>
1840	Wohler Bartning Sucesores	“La Voz del Pueblo”
1841	Heymann Sucesores	“Mercería Alemana”
1845	Melchor Sucesores	Almacén de Lencería
1848	Goldschmidt Sucesores	“La Bola de Oro”, almacén de abarrotes
1854	Peña Antonio de la	Almacén de abarrotes
1861	Retes y Cía Miguel	Papelería y Librería
1865	Guillermo L. Zúber	Gabinete de fotografía
1866	Hernández Mendía Sucesores	“La Torre de Babel”, almacén de Lencería
1867	Berúmen José S	Almacén y tienda de Abarrotes
1871	Maxemín Juan	“Bazar de la Pipa”
1871	Somellera Hnos	Almacén de Lencería
1875	Elorza, Lejarza y Cía.	Almacén de Abarrotes
1880	Moreno Sucesores Hilario	Almacén de maderas de construcción
1881	Careaga Hermanos y Cía.	Almacén de artículos navales y agentes de buques
1886	Waters Pierce Oil Co	Almacén de petróleo y aceites lubricantes
1894	Tirán y Reynaud	“Las Fábricas de Francia”.- Almacén y tienda de lencería
1893	Echeguren y Cía, Francisco	“Mercería Nueva”
1894	Gómez Rubio Manuel	Botica y droguería “Económica”
1894	Hidalgo Pablo	Almacén de artículos navales, maderas de construcción y efectos de carrocería
1894	Tirán y Reynaud	“Las Fábricas de Francia”, almacén y tienda de lencería
1897	Osante Pedro	Almacén y Tienda de Abarrotes
1899	Reynaud Luis	“Las Fábricas Universales”. Almacén de mercería y ferretería
	Valadés y Cía. Sucs.-	“Droguería Central”
1903	Wolfskill y Pico	Almacén de abarrotes

FUENTE: *Directorio*, 1904.

Cuadro 6.4

MERCANCIAS NACIONALES Y EXTRANJERAS EN EL ESTADO DE SINALOA, 1886

<i>Efectos extranjeros</i>	<i>Efectos nacionales</i>
Aguardiente de todas clases	Aguardiente de mezcal, tequila
Acero y hojalata	Aceite de todas clases
Armas de fuego	Aceitunas
Cerveza de todas clases	Arroz
Canela	Cacao de todas clases
Clavo especia	Café
Cera labrada	Calzado
Cacao de todas clases	Cera labrada
Droguería y perfumería	Corambre
Estearina labrada	Carne seca
Fierro de todas clases	Cobre laminado
Ferretería	Cobre labrado
Hilados de lana y lana	Chocolate
Hilados de algodón color	Chía
Hilados de lino	Chile de todas clases
Hilados algodón blanco	Dulces y conservas
Jamones y queso	Dátil, higo, pasa
Joyería	Espuelas, frenos, herrajes
Licores de todas clases	Frijol
Loza, cristal y vidrio	Fósforos
Mercería y tlalalería	Garbanzo
Muebles	Greta
Pescado en aceite	Harina
Pimienta	Jarcia todas clases
Papel de todas clases	Jabón Cocula
Papel de estraza	Jabón corriente
Vino de todas clases	Lienzos algodón (manta)
Vaquetillas, charoles, etc.	Lana
Varios, ropa	Linaza
Varios, abarrotes de clases diversas	Maíz
	Manteca
	Mantequilla
	Panocha
	Pábilo
	Plomo en bruto
	Queso seco
	Rebozos
	Sarapes
	Sal
	Sebo de todas clases
	Sillas de montar
	Sombreros de pelo, lana, etc.
	Sombreros de palma
	Sombreros guaymeños
	Tabaco labrado
	Tabaco en rama y cernido
	Trigo
	Vaquetas para suelas
	Vaquetas descarnadas, vaquetillas, etc.

FUENTE: *Memoria*, 1886.

La dinámica interna al interior de Mazatlán y su vinculación con su *hinterland* no existió en la misma dimensión en los demás puertos del Pacífico. Aunque en todos ellos se registró un aumento en el comercio local y lograron mantener una interacción comercial con poblados cercanos, ninguno logró contar con una amplia oferta mercantil como lo hizo Mazatlán. Aunado a lo anterior, el puerto sinaloense contó con diversas industrias donde se producían bienes para el consumo de la propia localidad y sus alrededores.

g) Las industrias

Uno de los aspectos sobresalientes del puerto de Mazatlán fue la temprana instalación de industrias, que fue posible por la demanda regional de insumos, por las extensas redes de negocios de los grandes comerciantes, así como por la diversificación de sus actividades económicas.

De las primeras industrias establecidas en Mazatlán destaca una ferrería de segunda fusión, propiedad de Joaquín Redo. Al parecer, Redo la compró a Francisco Loubet en 1867, cinco años después de que ésta había iniciado operaciones.¹²¹ En su estudio sobre los depósitos de hierro en la zona del Cerro de Mercado de Durango, Federico Weidner planteaba que la construcción de mejores caminos y mayor explotación de este recurso en aquella región, tendría un resultado positivo en la propia elaboración de máquinas para la industria y la minería en el país.¹²²

¹²¹ La primera y más grande fundición en Mazatlán se estableció en 1862 por Francisco Loubet y cinco años después la compró Joaquín Redo. Esta compañía sólo tuvo vigencia de cinco años y el establecimiento fue rentado, en abril de 1885 a Loubet y Compañía. Carrillo, "Alejandro", 1998, p. 118.

¹²² Esto lo había argumentado desde la primera edición de la obra en 1858. Weidner, *Cerro*, 1878.

Sin estas mejoras, aseguraba Weidner, sería difícil competir con las importaciones del extranjero. Ejemplo de ello era que la ferrería de Redo empleaba, como materia prima, el hierro colado o fundido en lingotes en Inglaterra, cuyo valor por tonelada de 1,000 kilogramos era de un total de \$36 pesos.¹²³

A pesar de la cercanía con Durango, si se intentase emplear en Mazatlán el hierro obtenido en el estado vecino, el costo sería de 60 a 80 pesos por tonelada, más el flete al puerto. El hierro fundido en piezas costaba en Mazatlán un promedio de \$180 por tonelada; esto mismo costaba en Durango \$336 la tonelada, y con el flete al puerto llegaría a valer cerca de \$448 la tonelada.¹²⁴

Lo anterior es una muestra de la dificultad en el país para explotar zonas de riqueza en recursos naturales, al mismo tiempo que revela las ventajas de los circuitos comerciales de larga distancia, que permitían obtener mercancías e insumos a precios más bajos que en el propio territorio.

En otras fuentes se ha registrado que otra fundidora, la “Fundición de Sinaloa” se conformó en 1882 y era propiedad de Echeguren y Compañía. Es probable que el hierro continuara llegando del extranjero, como había sido en años previos con la fundición de Redo. De cualquier forma, la contribución más importante de esta empresa fue la elaboración de maquinaria para minería y otras industrias, “tan completas y bien acabadas”, según el gobernador del estado, “como las que nos vienen de los grandes talleres de los Estados Unidos. Puede decirse que ese establecimiento, juzgándolo por su actual importancia, es el mejor de los que existen de su clase en toda la República”.¹²⁵

¹²³ Los \$36 pesos se distribuían de la siguiente manera: \$15 a \$25 por precio de factura, de \$5 a \$7 flete por mar, \$5 descarga y acarreo al muelle, \$5 derechos aduanales al 30%, *Ibid.*, p. 6.

¹²⁴ *Ibid.*, p. 7.

¹²⁵ *Informe*, 1890, p. 9-10.

La Fundición de Sinaloa surtía de máquinas y calderas de vapor a un gran número de empresas mineras, industriales, agrícolas y de transporte marítimo. En ella se fundían los metales provenientes de las minas, se fabricaban piezas de repuesto para todo tipo de maquinaria, se construían obras de hierro para ornato de pueblos y ciudades, se elaboraban herramientas y aparatos para la industria de la construcción, fabricaban máquinas y calderas de vapor. Estas últimas se vendían en la ciudad de Mazatlán y en algunos otros puntos del estado; se empleaban máquinas de vapor en el sector agrícola, en la minería, en las haciendas, y en lanchas y vapores que requerían calderas marinas.¹²⁶

En la fundición también se fabricaban muebles para escuelas, con madera del país y amarres de fierro; también se encargó la instalación para la Compañía Abastecedora de Agua Potable en Mazatlán; celebró con el Ayuntamiento de la ciudad un contrato para construir un mercado público; manufacturaba “enrejados de fierro, sencillos o artísticos, para instalaciones de cuartos privados, para columnas de todas clases, estufas, prensas, etc.”. La fundición contaba con clientes en los estados de Sinaloa, Durango, Chihuahua, Jalisco, Colima, Chiapas, Sonora y en algunas repúblicas de Centroamérica. Diversas compañías mineras consumían fierro fundido en los talleres, así como ingenios de azúcar y reparaciones de haciendas de beneficio localizadas en Sinaloa y otros lugares.¹²⁷

Entre 1891 y 1906, por ejemplo, la Fundición distribuyó 76 máquinas y 94 calderas dentro del estado, 20 y 19 respectivamente fuera del estado, y tres máquinas fuera del país, aunque la mayor parte se distribuía en la región. Los sectores a los que se destinaron, en orden

¹²⁶ Carrillo, “Alejandro”, 1998, pp. 124-131.

¹²⁷ Southworth, *Sinaloa*, 1980, p. 136-137.

de importancia, fueron al minero, al industrial, al de almacén, al agrícola y al transporte marítimo.¹²⁸

La otra industria de destacada en el puerto fue la fábrica de hilados y tejidos “La Bahía”, establecida en 1864 por Melchers Sucesores. En 1883 Hamilton reportaba que una gran fábrica de algodón en la ciudad utilizaba el algodón cultivado en la zona y elaboraba productos que podían ser adquiridos por los habitantes de las zonas cercanas.¹²⁹

Las fábricas de puros y cigarros también tuvieron éxito en el puerto; en 1865 se estableció la primera, “El Vapor”, propiedad de Antonio Díaz de León; la segunda, “El Dios del Amor” se fundó en 1870; en 1882, “La Reforma del 99”; y en 1900 “La Universal”. Además, hubo dos fábricas de jabón, “La Concordia”, fundada en 1888 y “La Unión, en 1900. En 1870 se fundó la fábrica de fósforos y cerillos “El Gallo”; y en la década de 1880 se fundaron, además, una fábrica de chocolate, y se establecieron una compañía abastecedora de agua, y otra encargada del alumbrado eléctrico. En los primeros años del siglo XX se fundaron la Cervecería del Pacífico, una compañía constructora de muebles, dos de molienda de granos, una zapatería y tenería, una fábrica de ladrillo y teja, así como una de carrocería y herrería (cuadro 6.5).

Mención aparte merecen los talleres de impresión. En 1861 Miguel Retes y Cía. fundó sus talleres de tipografía, encuadernación, rayados, estereotipia, grabados y sellos de goma; y en 1902 se fundó la imprenta que editaba el periódico “El Occidente”, propiedad de Valadés y Compañía Sucesores. Estos mecanismos de comunicación impresa también contribuían a fortalecer la actividad económica e industrial del puerto de Mazatlán.

¹²⁸ Carrillo, “Alejandro”, 1998, p. 127.

¹²⁹ Hamilton, *Hamilton's*, 1883, p. 111.

Cuadro 6.5
NEGOCIOS INDUSTRIALES EN MAZATLÁN, 1861-1903

<i>Nombre</i>	<i>Año de fundación</i>	<i>Propietarios y capital social</i>	<i>Producción</i>
Retes y Cía. Miguel	1861		Talleres de tipografía, encuadernación, rayados, estereotipia, grabados y sellos de goma
Fábrica de hilados y tejidos "La Bahía"	1864	Melchers	
Puros y Cigarros "El Vapor"	1865	Sucesores Díaz de León	
Fábrica de Puros y Cigarros "El Dios del Amor"	1870	Antonio	
Fábrica de Fósforos y Cerillos "El Gallo"	1872	Felton Hermanos	Talleres de carrocería, carpintería, talabartería y herrería. Producen carruajes de todas clases
Fundición de Sinaloa	1882	Echeguren y Compañía	Produce máquinas para minería y haciendas de beneficio, para irrigación, motores y calderas; máquinas para la agricultura, así como edificios de hierro
Fábrica de Puros y Cigarros "La Reforma del 99"	1882		
Jabonería "La Concordia", S.A.	1888		Producción anual: 1,200 toneladas de jabón y 50 toneladas de velas esteáricas
Compañía Abastecedora de Agua de Mazatlán, S.A.	1889	\$300,000.00	
Fábrica de Chocolate "La Flor del Pacífico"	1892		
Escovar Hermanos	1896		Alumbrado Eléctrico
Cervecería del Pacífico, S.A	1900	\$300,000.00	36,000 cajas de Cerveza cada año de las que se exportan 18,000 a otros estados. Máquina para la fabricación de hielo que produce hasta 2,000 toneladas en el año
Compañía Constructora de Muebles "El Progreso", S.A.	1900	\$100,000.00	Muebles finos y corrientes de todas clases y formas
Herrerías y Compañía	1900		Fábrica de puros y cigarros "La Universal"
Jabonería "La Unión", S.A.	1900	\$100,000.00	Producción de 36,000 cajas de jabón anuales. Molino para extraer hasta 2,500 kilos de aceite de coquito
Maxemín Javier	1900		Molienda de granos. Molinos para nixtamal y otros para café, linaza, cebada
Compañía Industrial y Agrícola, S.A.	1901	\$600,000	Zapatería Tenería Cría de Ganado en hacienda en Palmillas
Ruelas Ignacio	1901		Molienda de granos
Valadés y Cía. Sucesores	1902		Talleres de Imprenta. Se edita "El Occidente"
Fábrica de ladrillo y Teja	1903		
Farmer Federico	1903		Carrocería y Herrería

FUENTE: *Directorio*, 1904.

La expansión industrial de Mazatlán, si bien no puede compararse con aquella que experimentaron otros puertos del Pacífico, como San Francisco, o bien, otras ciudades del centro y norte de México que vieron un rápido aumento en su producción industrial, fue un elemento más que le permitió gozar y mantener una jerarquía con respecto a los demás centros portuarios mexicanos.

Figura 6.4
ADUANA MARÍTIMA Y CIUDAD DE MAZATLÁN EN 1920



FUENTE: United States Department of Commerce. *Mexican*, 1923.

CAPÍTULO VII

ACAPULCO: PUERTO ESTRATÉGICO EN LA NAVEGACIÓN INTERNACIONAL

The discovery of California, however, was instrumental in rescuing it [Acapulco] from certain decay [...] and the Acapulcaños [sic], the vilest people in Mexico, awoke one morning and found themselves again famous¹
T. Robinson Warren, 1859

Acapulco es el puerto más antiguo de la costa del Pacífico mexicano. Sus orígenes datan del siglo XVI, cuando los españoles decidieron establecer un sitio en el Mar del Sur que les permitiera comerciar con las tierras del lejano Oriente. Con el descubrimiento de la ruta del tornaviaje, que consistía en guiarse por las corrientes marinas adecuadas para navegar sin contratiempos entre los continentes americano y asiático, se estableció de manera definitiva la ruta del llamado galeón de Manila entre las islas Filipinas y la Nueva España.

Durante un largo periodo Acapulco fungió como el único puerto legalmente autorizado por la corona española para realizar el comercio en el Pacífico novohispano. El papel de Acapulco como punto de enlace entre la Nueva España y Filipinas es ampliamente conocido y ha sido estudiado por diversos autores.²

A la fecha ha prevalecido la idea generalizada de que después de su esplendor en la época colonial, Acapulco experimentó un periodo de estancamiento y que sólo se recuperó en las primeras décadas del siglo XX, cuando se terminó la construcción de la carretera México-Acapulco y dio inicio la actividad turística.³ Pero ¿Decayó Acapulco totalmente después de la visita regular del galeón de Manila?

¹ Warren, *Dust*, 1859, p. 228.

² Yuste, *Comercio*, 1984; Pavía, “Era”, 1998; Sales, 2000; Schurz, 1959; García, “Comercio”, 1997.

³ Robles, *Acapulco*, 1978; Ibarra, *Comercio*, 1998; López, *Estructura*, 1982; Marley, *Historic*, 2005; Miranda, *Economía*, 1992. Miranda menciona que “durante el porfiriato [Acapulco] no alcanzó ni en mínima parte la

A lo largo de esta investigación ha sido posible detectar que durante ese periodo de silencios en la historia de Acapulco, lejos de encontrarse en una paralización irremediable, el puerto y sus habitantes continuaron con sus costumbres habituales. No es posible descartar que quizá el puerto haya sufrido cierta decadencia, pero existen registros de movimiento marítimo entre 1825 y 1828.⁴

Acapulco contaba con una bahía conocida entre los navegantes, no sólo por lo abrigado de su ensenada, sino también por la posibilidad de encontrar agua y provisiones para la continuación de travesías. De tal forma que en la década de 1830 barcos balleneros, generalmente estadounidenses, practicaban la pesca de ballena a lo largo de toda la costa del Pacífico, incluida las bahías de Petacalco y Zihuatanejo en el estado de Guerrero.⁵ Ambos sitios se encontraban prácticamente deshabitados, así que es probable que las embarcaciones dedicadas a estas actividades de extracción marina hayan frecuentado la bahía de Acapulco en búsqueda de provisiones.

A mediados del siglo XIX, la participación de Acapulco en el sistema del Pacífico como nodo estratégico se debió más a su localización geográfica que a su relevancia comercial. Este puerto se convirtió en un eslabón significativo en los intercambios internacionales por su ubicación, en un punto intermedio, para fungir como punto de escala obligado en la navegación para el abasto de insumos como combustible, agua y alimentos.

En este capítulo se analiza la situación del puerto de Acapulco durante el periodo de estudio. La primera sección se dedica al efecto de la fiebre del oro sobre Acapulco; se trata de

importancia que mantuvo en la época colonial [...] la desarticulación económica y comercial de Acapulco con el interior del país prevaleció durante el periodo”, p. 95.

⁴ Por ejemplo, entre 1825 y 1828, se registró la llegada de 33 embarcaciones pequeñas de distintas nacionalidades, entre ellas, algunas de origen inglés, sardo, colombiano, mexicano, peruano y chileno, procedentes de o con destino a Guayaquil, Calcuta, Cantón, San Carlos, Callao, Valparaíso y Europa. Herrera, *Estadística*, 1980, pp. 238-241.

⁵ Del Toro y de la Barrera, “Noticia”, 1859, p. 437.

la participación inicial del lugar como punto de tránsito hacia California. En la segunda parte se aborda la llegada de la *Pacific Mail* a Acapulco y la activación del puerto guerrerense como nodo del tránsito marítimo internacional. El siguiente apartado se refiere el abasto y control del carbón en Acapulco; aquí se menciona cómo y de dónde llegaba el combustible a la costa mexicana para el suministro de buques mercantes y de guerra.

Más adelante se incorpora un apartado sobre comercio e infraestructura comercial. Dentro de éste se incluyen las características del sistema de crédito, los comerciantes extranjeros, las mercancías de exportación (frutas, algodón, pieles y cueros, maderas y productos de palma de coco) y las industrias. El estudio del comercio exterior permite corroborar la participación de Acapulco en el mercado internacional, aunque ésta haya sido reducida; también da cuenta de su vinculación al mercado nacional por la vía marítima y terrestre.

En la siguiente sección se analiza el espacio urbano, donde se describen algunas de las principales características de la ciudad y sus pobladores, los servicios públicos y la organización espacial de los edificios, los muelles, las calles y la bahía.

Finalmente, se analiza el *hinterland* o zona de influencia del puerto. Buena parte de las producciones agrícolas y ganaderas encontraban su mercado en el puerto, ya fuera para la población local o para el servicio de pasajeros y embarcaciones en su paso por Acapulco. Este mercado regional se entiende mejor si consideramos las comunicaciones marítimas y terrestres a través de las cuales se realizaba el tráfico de mercancías y personas, de ahí que un último apartado se dedica a este tema.

1. Acapulco en los años de la fiebre del oro

La movilización migratoria que propició la fiebre del oro tuvo repercusiones en el puerto guerrerense, pues éste se convirtió en un eslabón significativo en el entramado de rutas hacia California. Por un lado, el antiguo camino que comunicaba al puerto con la ciudad de México y Veracruz empezó a ser transitado por pasajeros rumbo al Pacífico para trasladarse a San Francisco. Por otro, los barcos de vapor de la línea San Francisco-Panamá, al igual que los veleros de distintas nacionalidades, necesitaban contar con un puerto de escala intermedio para abastecerse de combustible, agua y provisiones.

Ubicado en un punto intermedio de navegación, Acapulco se transformó en un sitio de escala obligada, ideal para proveer servicios a las embarcaciones que debían recorrer casi seis mil kilómetros entre San Francisco y Panamá. Ejemplo de ello es una nota de *El siglo diez y nueve* de 1850, donde se menciona que diversos víveres como “terneras, carneros, gallinas, huevos, azúcar y todos los demás que se necesita y encuentra en la ciudad” se compraban en Acapulco como provisiones para los buques. Los buques de vela mexicanos conducían “azúcar, panocha, miel, harina, frazadas, zapatos, lana y otros efectos del país para las Californias, y vuelven cargados de otros efectos, o reciben en pago de los suyos polvo y trocitos de oro.”⁶

Esto generó una nueva dinámica al interior del puerto, pues las actividades relacionadas con el movimiento marítimo y comercial se convirtieron en una de las principales ocupaciones de los habitantes y sus alrededores.

En los primeros años de la fiebre del oro de California era común que varias embarcaciones se encontraran al mismo tiempo en Acapulco. En 1852 William Perkins,

⁶ En el mismo artículo, se mencionaba que cada vapor dejaba en el lugar de cuatro a cinco mil pesos, y que las cosas habían adquirido un nuevo valor. *El Siglo XIX*, México, 18 de junio de 1850.

observó anclados en la bahía al “Golden Gate” procedente de Panamá, con 1150 pasajeros, el “Indepence”, de San Juan, Nicaragua, con 730; el “New Orleans” de San Francisco con 450 y el “Columbus”, de San Francisco, con 450, y al “Winfield Scott” con 800; al final Perkins exclamaba “¡casi cuatro mil hombres hambrientos de fruta en la orilla de este pequeño lugar en un solo día!”⁷

Si bien es cierto que un número tal de pasajeros en un día debió haber sido poco común, esto da una idea del movimiento de personas y embarcaciones en el puerto guerrerense.⁸ En las décadas posteriores del siglo XIX, cuando había cesado el flujo intensivo de los buscadores de oro, el promedio de individuos a bordo de los vapores era de 200 a 400, además de los visitantes en veleros y en barcos de guerra.

El paso de pocos o muchos viajeros y buques, en escala por unas horas o por unos días, demandaba servicios de todo tipo, desde el abastecimiento de agua y combustible hasta la oferta de alimentos, bebidas y hospedaje para las personas que bajaban al puerto. Hombres, mujeres y niños, habitantes de Acapulco o de pueblos cercanos, participaban en las actividades mercantiles y de asistencia relacionada directamente con el trajín de la entrada y salida de embarcaciones.

En el puerto existía mano de obra adecuada para aquellas faenas: cargadores de lancha y de playa, prácticos, carpinteros⁹ y guardianes, todos ellos involucrados en el arribo de los

⁷ El paso de Perkins por Acapulco fue el 28 de abril de 1852, a bordo del “Winfield Scott”. Morgan y Scobie, *Three*, 1964. p. 360.

⁸ En el informe sobre el Distrito de Tabares con información de 1857, los autores mencionan que “repetidas veces se contaron reunidas más de mil personas de esta clase [pasajeros que llegaban en buques de vela y de vapor] que permanecían dos o tres días”, del Toro y de la Barrera, “Noticia”, 1859, p. 417. El cónsul de Estados Unidos en el puerto afirmaba que en Acapulco los pasajeros de Panamá, Nicaragua y Tehuantepec con destino a California y Oregón tenían su almacén de provisiones, y que pasaban por el puerto un promedio de cuatro mil estadounidenses al mes, permaneciendo de seis horas a muchos días en el lugar. Isaac McMicken to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 2, v. 4, exp. s/n, Acapulco, January 26, 1859.

⁹ Aunque a mediados del siglo XIX no existía ningún astillero en Acapulco, sí era posible realizar reparaciones a los buques, para lo cual se empleaban carpinteros, generalmente mexicanos, quienes ganaban de 1 a 5 dólares por

buques y en los quehaceres de carga y descarga.¹⁰ En estas labores intervenían también los agentes aduanales, los cónsules, los encargados de la salubridad, los comerciantes, los representantes de las oficinas de correos y los arrieros o muleteros.

Había además un grupo de gente dedicada al transporte de mercancías y pasajeros entre la playa y los barcos que generalmente anclaban en la bahía, a un kilómetro y medio de distancia. En pequeños botes se acercaban a los grandes vapores a ofrecer el traslado al puerto a cambio de un pago por el servicio. En estos mismos botes los nativos llevaban a los barcos diversos productos locales para su venta, entre ellos, frutas (naranjas, cocos, limones, plátanos), huevos, pan, leche, conchas, curiosidades, y cualquier cosa que pudiera venderse como pollos, pericos, y changos (para mascota).¹¹

Los viajeros que decidían bajar del barco para conocer el puerto lo hacían mientras los vapores cargaban el combustible y las provisiones. Se entretenían paseando por las calles, visitando la catedral, el fuerte de San Diego¹², comprando en el mercado frutas, bebidas y comida en general.

En 1852, un viajero de paso por Acapulco observó que al entrar a la ciudad por la calle principal se podían apreciar dos iglesias, cada una con una torre, se veía la aduana marítima del lado izquierdo del puerto, y los edificios eran de un piso, construidos de piedra o adobe y con techos de teja. También mencionaba que éste era “uno de los puertos más bellos de la costa del

día. Charles L. Denman to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 1, v. 2, exp. s/n, Acapulco, February 23, 1854.

¹⁰ En el año de 1856 la *Pacific Mail* ocupó 4,132 hombres en el despacho de los vapores, con más de 1,440 peones empleados en hacer la aguada, del Toro y de la Barrera, “Noticia”, 1859, p. 417.

¹¹ Greeley, “Scenes”, 1871.

¹² El castillo de San Diego es una fortificación construida a partir de 1615 para la defensa de Acapulco y las costas del Mar del Sur. En 1776 sufrió fuertes daños tras un temblor en el puerto, por lo que fue necesaria su reconstrucción; ésta se encargó al ingeniero militar Miguel Constanzó. Calderón, *Historia*, 1953, pp. 223-246.

Pacífico”. Este mismo viajero hablaba del mercado local, donde se podían encontrar toda variedad de frutas, pasteles y carne, cuyos puestos eran atendidos en su mayoría por mujeres.¹³

La llegada de vapores al puerto de Acapulco era un evento de gran entusiasmo para la gente del lugar que esperaba noticias del exterior y se preparaba para realizar sus transacciones comerciales. Mientras estaban ahí los barcos, la ciudad

se vestía de gala para recibir a los pasajeros, que frecuentemente van a tierra a echar un paseo... La plaza estaba cubierta de mesas y de esteras, e iluminada por una infinidad de faroles de papel de color. Sobre las mesas y las esteras se encontraban colocadas diversidad de frutas, conchas de toda especie, abanicos de plumas de mil colores, canastillas de formas curiosas. La mayor parte de las casas se habían transformado en tiendas, en las que algunos tocadores de arpa y de guitarra se esforzaban por atraer a los consumidores.¹⁴

Para aquellos que permanecían en el barco había siempre una diversión –desde su punto de vista–. Se entretenían lanzando monedas al mar, en espera de que un niño acapulqueño se sumergiera en el agua y la recuperara antes de que ésta cayera al fondo. Entonces podían conservar la moneda y cuantas más le fueran aventadas por las personas desde el buque.¹⁵

Aparte de los servicios de tipo inmediato para los viajeros que visitaban el puerto brevemente, también existieron sitios donde se ofrecía hospedaje. El hotel “Estados Unidos”, propiedad del cónsul de ese país, localizado cerca de la plaza, y construido en un solo piso de piedra que, en opinión de los visitantes era un “hospedaje miserable”;¹⁶ y el hotel “Francés”,

¹³ Letts, *California*, 1852, pp. 142-144.

¹⁴ Nick, “Paseo”, 1869, pp. 770-771.

¹⁵ Diversos viajeros escribieron sobre esta práctica, entre otros, Greeley, “Scenes”, 1871; Nick, “Paseo”, 1869; Bates, *Incidents*, 1861.

¹⁶ Schaeffer, *Sketches*, 1860, p. 101, el autor visitó Acapulco en 1851.

una casa silenciosa y en lugar tranquilo donde se pagaba \$1.50 por día.¹⁷ Algunas personas se ocupaban de hospedar viajeros o de ofrecerles alimentos en sus propias casas.¹⁸

De esta forma los habitantes del puerto de Acapulco abrían sus puertas a los transeúntes, en una nueva etapa de su devenir histórico, quizá no muy distinta a la de su pasado colonial en cuanto a sus relaciones con el exterior, pero sí diferente por el volumen de personas en tránsito que llegaban cada vez con más frecuencia.

2. La Pacific Mail Steamship Company en el puerto

La presencia de la *Pacific Mail Steamship Company* en Acapulco es un elemento que contribuye a concebir a Acapulco como nodo estratégico dentro del sistema del Pacífico. El establecimiento de una gran empresa estadounidense en el puerto guerrerense da cuenta de la importancia de éste en el abastecimiento de buques mercantes y de guerra.

Después de que se inauguró la línea de navegación entre San Francisco y Panamá en 1849, la *Pacific Mail* vio la conveniencia de establecer un depósito de carbón en Acapulco para que sus barcos pudieran detenerse a cargar combustible y provisiones frescas. En una fecha tan temprana como mayo de ese mismo año, la compañía decidió enviar dos o tres mil toneladas de carbón para dar inicio al depósito de combustible en Acapulco.¹⁹ El otro sitio que servía de eslabón a la compañía era Panamá, donde también conservaba importantes reservas de carbón.

¹⁷ Osbun, Albert Gallatin, "Diary of a voyage to California, and return from San Francisco to Acapulco on the "Eureka" and overland through Mexico as far as Chilpancingo, 1849-1851". HL, HM-30490.

¹⁸ Mrs. F.F. Victor y su esposo, por ejemplo, permanecieron 12 días en Acapulco en una habitación de una casa adaptada para tales efectos. Victor, "Short", 1871.

¹⁹ Kemble, *Panama*, 1990, p. 138.

La empresa naviera también estableció representantes en el puerto y más adelante oficinas, cobertizos y otras propiedades, es decir, todo lo necesario para garantizar sus operaciones. La presencia de una compañía naviera como la *Pacific Mail* en Acapulco fue significativa, no sólo porque éste se convirtió en el único puerto mexicano donde la compañía tuvo presencia firme y prolongada, sino también porque se trataba de un consorcio de fuerte influencia en todo el Pacífico.²⁰

Durante prácticamente dos décadas, los buques de la *Pacific Mail* visitaron Acapulco con frecuencia; en los puertos de Manzanillo, San Blas y Mazatlán se detuvieron de manera ocasional, hasta 1872, cuando el gobierno mexicano otorgó una subvención a esta compañía. A partir de entonces, los vapores debían hacer escala en escala en varios puertos mexicanos durante su trayecto de San Francisco a Panamá.²¹

²⁰ Sobre la historia de la *Pacific Mail* véanse los trabajos de Kemble, 1949, 1966, 1990.

²¹ Véase capítulo 1.

La importancia de la comunicación entre San Francisco y la costa mexicana no era sólo en términos del flujo de pasajeros y mercancías, sino también en la necesidad de transportar la correspondencia procedente de la costa este de Estados Unidos e incluso de otras naciones. Por ejemplo, a través de la ruta México–Acapulco circulaban noticias; el tiempo transcurrido entre la ciudad de México y Acapulco era de 4 a 6 días.²² Las noticias de California a la ciudad de México se recibían en un lapso de 12 a 16 días (los vapores generalmente recorrían en 8 días la distancia entre San Francisco y Acapulco), un periodo rápido para la recepción de novedades procedentes de la costa oeste de Estados Unidos.²³

Recordemos que durante del siglo XIX prevaleció la búsqueda de acortar los tiempos de recorrido entre sitios distantes, de ahí que la ruta postal de México a Acapulco significara un avance en la rapidez de circulación de información, en una época en que aún no se contaba con telégrafos ni otros medios de comunicación expeditos.²⁴

Por otra parte, la *Pacific Mail* prácticamente no tenía competencia con otras líneas navieras que tocaban Acapulco. La compañía *Mexicana Internacional*, representada por A. Gutt, tenía una sola embarcación, el vapor “City of Topeka”, que operaba entre San Francisco y San José, Guatemala. Hacia febrero de 1888 sólo había hecho dos viajes tocando en todos los puertos, hasta Guaymas, pero en Acapulco se detuvo apenas una hora. Según el cónsul de Estados Unidos en Acapulco, otra compañía naviera de origen español, la “Línea de Vapores

²² Hamilton, *Hamilton's*, 1883, p. 232. Para los viajeros el tiempo de recorrido entre Acapulco y la ciudad de México era de 8 a 10 días.

²³ La comunicación de San Blas, por ejemplo, pudo haber demorado hasta 18 días: unos 7 de San Francisco a Panamá, 2 de San Blas a Tepic y 9 de Tepic a la ciudad de México. Es probable que los tiempos aquí calculados hayan sido menores, pues están basados en viajeros, y generalmente el correo se enviaba con mayor rapidez.

²⁴ El mayor instrumento de circulación de información en la época pre-telegráfica fue el periódico. Un análisis de los flujos de información entre grandes distancias y su relación con la formación y crecimiento de sistemas urbanos puede verse en Pred, *Urban*, 1973.

del Marqués”, se formó para operar entre San Francisco y Panamá, pero después de unos cuantos viajes se discontinuó la línea, por encontrar el comercio poco remunerativo.²⁵

Lejos de virtualmente cualquier competencia sobre fletes y pasajes, la *Pacific Mail*, con sede en Nueva York y subsidiada por el gobierno mexicano, tenía el control del comercio y viajes en la costa de Guerrero.

Finalmente, Acapulco no sólo era un lugar de abastecimiento de provisiones para las embarcaciones, sino un puerto de reembarque entre Centroamérica y California, y a su vez entre las costas del Atlántico y el Pacífico, donde confluían intercambios de lugares tan distantes como Europa o China. La función de Acapulco era estratégica para la operación de embarcaciones de la *Pacific Mail* y el avituallamiento de carbón, alimentos frescos y agua. Todos estos suministros eran verificados por la compañía a través de sus representantes, que contaban con oficinas, almacenes y barcasas para auxiliar a sus vapores (cuadros 7.1 y 7.2).

²⁵ R.W. Longhery al Departamento de Estado, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 5, v. 8, exp. 59. Acapulco, February 29, 1888.

Cuadro 7.1
PROPIEDADES DE LA *PACIFIC MAIL STEAMSHIP COMPANY* EN EL PUERTO DE ACAPULCO

<i>Año</i>	<i>Propiedades</i>	<i>Valor</i>			
1869	Materiales, carbón, bienes inmuebles que consisten en cobertizos para el carbón, talleres, muelles y cisterna con agua	\$20,000 sólo contempla la propiedad sujeta a impuestos (bienes inmuebles), y no los materiales y el carbón			
1884	Edificio, barcasas, muelles, carbón, etc.	\$160,000			
1915	Terrenos y otras propiedades: La propiedad comprada en 1900 consiste en un lote de forma irregular de 162'x96' – 162'x125', en el cual esta situado el edificio de la oficina de la agencia, el cual es de adobe y techo de teja. El edificio de la oficina de la agencia está construido con un patio y tiene el tamaño suficiente para proveer alojamiento a la familia del agente. Se dice que es uno de los mejores edificios del pueblo de Acapulco.	\$8,000.00 (contable) \$3,500 (precio de venta)			
<i>Equipo acuático:</i>					
<i>Nombre</i>	<i>Fecha de construcción</i>	<i>Tonelaje neto</i>	<i>Material del casco</i>	<i>Condición</i>	<i>Valor contable depreciado</i>
Steam launch "Marie"	1905	15	Madera	Buena	\$4,925.89
Steam launch "Cora Belle"	1897	4	Madera	Buena	2,227.52
Barcaza de carbón "Grifo"	1885	45	Acero	Buena	2,200.47
Barcaza de carbón "Invencible"	1896	45	Acero	Aceptable	2,469.24
Barcaza de carbón "Favorita"	1896	45	Acero	Aceptable	2,469.24
Barcaza de carbón "Diamante"	1889	50	Hierro	Buena	2,712.33
Barcaza de carbón "Quinto Sueño"	1891	45	Hierro	Buena	2,566.52
Barcaza de carbón "Roqueta"	1893	30	Hierro	Mala	2,573.52
Barcaza de carbón "Imagen"	1890	30	Hierro	Aceptable	2,639.28
Barcaza de carga "Tambuco"	1905	80	Madera	Buena	857.25
"Playa larga"	1905	80	Madera	Buena	824.00
Pequeño bote "Aguadora"	1910	--	Madera	Sin valor	16.32
				Valor total	26,181.17
Equipo misceláneo (7 amarres, anclas, cadenas, flotadores)					1,850.00

FUENTE: 1869: NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 6 exp. 39; 1884: NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 285; 1915: *Pacific Mail Steamship Company: Annual Report*. Pacific Mail Steamship Company Collection, HL, box 1c (3). Annual Reports, folder 4.

Cuadro 7.2
AGENTES DE LA *PACIFIC MAIL STEAMSHIP COMPANY* EN ACAPULCO

<i>Años</i>	<i>Nombre del agente</i>	<i>Datos biográficos</i>
1856-1866	John A. Sutter Jr.	Hijo del general John A. Sutter, uno de los pioneros del desarrollo del valle de Sacramento. Nativo de Suiza, nacionalizado estadounidense. Llegó a Acapulco en 1850, donde contrajo matrimonio con una mexicana. Murió en 21 de septiembre de 1897, después de haber servido de cónsul de Estados Unidos durante más de 20 años.
1864	W. D. von Brunt	Brunt llegó a México en 1856, estaba familiarizado con las costumbres y el idioma. Fungió como vice cónsul durante algunos periodos y estaba bien informado sobre las responsabilidades de la oficina consular.
1867	Nicholas Lennox	Ciudadano del estado de Nueva York y agente de la PacificMail, recomentado por John A. Sutter Jr. para el cargo de vice-cónsul estadounidense.
1867	W. H. Wilson	
1874	Cecilio Arosamena	Ciudadano de los Estados Unidos de Colombia. Fue agente de la Pacific Mail durante 17 años, era uno de los hombres más prominentes de la ciudad. Murió en diciembre de 1891.
1902	G. W. Maxwell	Agente
1907-1909	G. F. Moreno	Agente

FUENTE: NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollos 3 y 7.

3. *Abasto y control del carbón*

En la historiografía sobre Acapulco es ampliamente conocido el hecho de que en el siglo XIX el puerto de Acapulco se convirtió en un depósito de carbón que abastecía a los vapores que tocaban el puerto.²⁶ Sin embargo, poco se sabe de la procedencia de este insumo indispensable para el servicio de vapores en tránsito por el Pacífico.

Acapulco fue una estación utilizada continuamente por diversas embarcaciones nacionales y extranjeras, mercantes o de guerra, desde 1850 hasta principios del siglo XX. La importancia estratégica de Acapulco fue en buena medida determinada por la capacidad de éste para el abastecimiento del combustible. En julio de 1850 el *Siglo diez y nueve* anunciaba que el ayuntamiento de Acapulco había solicitado “permiso para conceder en arrendamiento a una

²⁶ González, *Anatomía*, 1977; Hernández, *Raíces*, 2001; Pavía, *Anhelos*, 2001.

casa extranjera el sitio necesario en sus terrenos [...] a fin de fabricar en él almacenes para depósito del carbón de piedra que sirve a los vapores de la línea de Californias.”²⁷

En 1851 la *Pacific Mail* compró carbón en Virginia, y en 1853 adquirió alrededor de 1,200 hectáreas de tierras de carbón en Maryland, para proveer a sus vapores del Pacífico, al bajo precio de \$9 por tonelada. Las reservas de carbón estadounidense no detuvieron la importación de aquél procedente de Inglaterra, por lo que la *Pacific Mail* competía por mantener el suministro a mejores precios.

La *Pacific Mail* especulaba con el precio y suministro de carbón, que a lo largo del siglo XIX oscilaba entre \$15 y \$25 por tonelada. En octubre 1854, la compañía tenía almacenadas 21,252 toneladas de carbón en Benicia (California), Acapulco y Panamá, con un costo promedio de \$24 por tonelada.²⁸ Con el control del transporte en sus manos, la empresa podía reducir el costo de fletes; la adquisición de grandes lotes de carbón a bajo precio para llevarlo a depósitos establecidos en lugares estratégicos le permitía fijar a su conveniencia los precios y obtener considerables ganancias.²⁹

Aunque Acapulco constituyó el principal depósito de carbón en la costa mexicana, también en otros puertos se depositaba cierta cantidad de combustible. Por ejemplo, en 1859, el buque “Saranac” visitó Acapulco con el fin de cargar carbón, pero no encontró reservas y siguió su curso a San Blas, Mazatlán y Guaymas. En San Blas pudo obtener unas 400 o 500 toneladas de carbón Cardiff de calidad inferior. El cónsul de Acapulco aseguraba que a excepción de aquél depósito, no había carbón en manos privadas para su venta en toda la costa

²⁷ *El siglo diez y nueve*, México, jueves 18 de julio de 1850.

²⁸ Kemble, *Panama*, 1990, p. 139.

²⁹ Véase, por ejemplo, la revisión hecha al informe de 1868 del presidente de la *Pacific Mail Steamship Company*, “Pacific Mail. A review of the Report of the President”, HL, Rare Books Collection, no. 473305.

desde Panamá a San Francisco y mencionaba la necesidad de que el gobierno estableciera un depósito de carbón en Acapulco, sitio ideal para tal función.³⁰

Es indudable que la empresa tenía bajo su dominio el control del carbón destinado al aprovisionamiento de sus vapores, pero ¿cómo llegaba este insumo a Acapulco? Generalmente, entraban al puerto veleros cargados de carbón de piedra de la costa este de Estados Unidos, ya fuera de Nueva York, Filadelfia o Boston, enviados al Pacífico por la ruta de Cabo de Hornos. También era transportado de lugares tan distantes como Inglaterra, Australia o Japón. Ejemplo de ello es la llegada el 14 de noviembre 1867 del buque “Norway” de Nueva York, procedente de Cardiff, Inglaterra, cargado de carbón consignado a la *Pacific Mail*.³¹

En el año de 1884 el carbón era transportado por veleros de varios países. Según el cónsul de Acapulco, el carbón de Wales o de Australia era conducido en veleros alemanes o ingleses, y sólo dos embarcaciones de vela estadounidenses arribaron al puerto, una en lastre, la otra con carbón de New South Wales.³²

Otros barcos cargados de carbón entraron a Acapulco en los siguientes años. En 1888 llegaron el “Occidental” y “Babcock”, pertenecientes a Arthur Sewell Co., de Maine, con carbón de Cardiff Wales, y siguieron su rumbo a Columbia Británica.³³ En junio de ese mismo año llegó el velero “Chesebrough”, de 1432 toneladas, propiedad de misma empresa, procedente de Cardiff, Wales, con 2,149 toneladas de carbón para la *Pacific Mail*.³⁴ Y al

³⁰ Isaac S. McMicken to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 2, v. 4, exp. 3, Acapulco, February 12, 1859.

³¹ John A. Sutter to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 5, exp. 75, Acapulco, December 5, 1867.

³² John A. Sutter Jr. to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 285, Acapulco, September 30, 1884.

³³ R.W. Longhery to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 5, v. 8, exp. 78, Acapulco, May 2, 1888.

³⁴ R.W. Longhery to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 5, v. 8, exp. 84, Acapulco, June 6, 1888.

siguiente mes, el 21 de julio, arribó el barco estadounidense “T.F. Oakes”, propiedad de W.H. Starbuck, de Nueva York, procedente de Victoria, B.C., con carbón.³⁵

A pesar del aparente monopolio de la *Pacific Mail* sobre el carbón en Acapulco, tenemos noticia de que en 1889 el gobierno federal tenía su propio depósito en el puerto.³⁶ Y que era, además, difícil obtener una concesión a extranjeros para el almacén del carbón. El cónsul de Estados Unidos indicaba en 1896 que miembros de la Welsh Coal Company, compuesta de comerciantes locales, le aseguraban que ninguna concesión de ese tipo podía obtenerse del gobierno y explicaban que “los ingleses aquí han hecho de vez en cuando intentos infructuosos en ese sentido y ningún gobierno extranjero obtendrá ese privilegio.”³⁷

Este hecho refleja la importancia estratégica del puerto de Acapulco, donde, por lo demás, infinidad de barcos de guerra de distintas nacionalidades se detuvieron a lo largo del siglo XIX a cargar combustible (cuadro 7.3),³⁸ pero evidentemente el gobierno mexicano estaba alerta y aunque permitía la comercialización del producto, no otorgaba el control absoluto a ninguna otra nación.

³⁵ R.W. Longhery to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 5, v. 8, exp. 109, Acapulco, August 21, 1888.

³⁶ Enrique Lallier, “Plano topográfico de la ciudad y puerto de Acapulco”, 1889, Colección Orozco y Berra, Guerrero, MMOB, varilla 1, 1717, no. 36, heliográfica azul, escala 1:2000.

³⁷ Edgar Battle to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 8, v. 11, exp. 39. Acapulco, March 7, 1896.

³⁸ Otros depósitos de carbón en el Pacífico fueron Pichilingue, cerca de La Paz, y Bahía Magdalena, ambas en Baja California y utilizadas más para combustible de barcos de Guerra de la marina estadounidense, que para buques mercantes. La concesión de Pichilingue fue otorgada en 1901. Coronado, “Carbonera”, 1988.

Cuadro 7.3

EMBARCACIONES DE GUERRA EN EL PUERTO DE ACAPULCO, 1855-1913

<i>Año</i>	<i>Nombre</i>	<i>Capitán o comandante</i>	<i>Destino o procedencia</i>	<i>Nacionalidad</i>
1855	Massachussetts			Estadounidense
1858	Perseverante, fragata	Almirante Zuguol, Comandante en Jefe de la de la división francesa en el Océano Pacífico		Francesa
1858	Magicienne Havannah	Capitán Vansillart Capitán Harvey	A Panamá	Inglesa
1859	St. Marys	Capitán C.H. Davis	De Mazatlán y Guaymas A Panamá	Estadounidense
1861	Cyane	Capitán Bissel	Permaneció varios meses (mayo-Julio, 1861) en Acapulco. Salió a Panamá	Estadounidense
1861	Narragansett		Sustituyó al "Cyane" en Acapulco	Estadounidense
1862	Lancaster	Chas. N. Bell, comandante de las fuerzas navales en el Océano Pacífico		Estadounidense
1864	Saginaw	W. E. Hopkins, comandante		
1864	Flota francesa		Entró al puerto el 3 de junio, con una fuerza de 500 soldados y marinos	Francesa
1864	Narragansett	Selim E. Woodworth, comandante	Llegó en agosto de 1864	
1866	Mohongo[¿?]	Green, capitán		Estadounidense
1867	Resaca	J.W. Radford, comandante	De Panamá	Estadounidense
1890	The Champion	St. Clair, capitán	De Comlumbia Británica. A Callao (6 días en Acapulco)	Inglesa
1891	Albatross	De la Comisión de Pesca de los Estados Unidos	10 de febrero. Permaneció sólo unas horas. Salió a Panamá	Estadounidense
1891	Albatross		En Acapulco 12-15 de abril. A Guaymas	
1891	San Francisco	George Brown, almirante W.F. Sampson, capitán en funciones	16-18 de abril	Estadounidense
1891	Omaha		De China, 19 de abril A San Francisco	Estadounidense
1891	Debourdieu		7-9 junio. De Chile, vía Panamá. A San Francisco	Francesa
1891	Ranger		A San Francisco	Estadounidense
1891	Leipzig y Sophie		16-17 junio. A Callao	Alemanes
1891	Carlos Alberto	Cargamento de carbón para el barco de guerra chileno Esmeralda	12-15 junio. A Chile	Chilena
1891	San Francisco		8-10 noviembre. A San Francisco	Estadounidense
1907	Washington	Inteligencia Naval		Estadounidense
1912	Maryland	Inteligencia Naval		Estadounidense
1912	South Dakota	Inteligencia Naval		Estadounidense
1913	Denver	Inteligencia Naval		Estadounidense

FUENTE: NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 2 (años: 1857, 1858, 1859, 1861), rollo 3 (1867), rollo 7 (1891); *Records of the office of the Chief of Naval Operations*, Intelligence Division, NA, RG 38.

Se desconoce cómo entraron otras compañías en el negocio de carbón en Acapulco. A pesar de contar con datos escasos sobre la *Welsh Coal Company*, existe evidencia de que ésta era propiedad de españoles y operada por ellos mismos, cuya función era abastecer a los barcos de guerra estadounidenses en su paso por el puerto de Acapulco. Esta compañía también era contratada para el abasto a las embarcaciones inglesas, según informó el cónsul de Estados Unidos en Acapulco.³⁹

Unos años más tarde, en 1907, el departamento de marina estadounidense tenía un contrato con la compañía B. Fernández & Co.⁴⁰, quienes eran “los únicos que manejan el carbón en este puerto, a un precio de \$16.25 oro por tonelada entregada a un lado del barco.” El producto era empacado en bolsas de 100 libras cada una, sin correas ni agarraderas.⁴¹

En 1913, la misma compañía Fernández & Co., en su convenio con el departamento de marina estadounidense especificaba el precio del carbón en \$15.00 (oro) por tonelada, puesta a un lado de la embarcación. En el informe se especificaba:

El carbón es puesto en bolsas y entregado a un lado de la embarcación en barcasas de 35 toneladas, de las cuales la compañía cuenta con 11. Cuando los vapores remolcan hacia fuera a las barcasas reciben un crédito de \$.25 (oro). Esta compañía generalmente mantiene disponibles alrededor 500 a 5000 toneladas. La *Pacific Mail Steamship Company* mantiene alrededor de 2000 toneladas para el uso de sus vapores. El carbón de esta compañía debe ser adquirido a través de las oficinas de la *Pacific Mail* en San Francisco. Esta compañía tiene en Acapulco barcasas de 12 a 30 toneladas. La pila de carbón que posee *Fernandez & Co.*, está en una sombra en la orilla del mar, cerca de la aduana marítima, pero la pila de la *Pacific Mail* está frente a la bahía, aislada del pueblo.⁴²

³⁹ Edgar Battle to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 8, v. 11, exp. 68, Acapulco, May 7, 1898.

⁴⁰ En el directorio comercial de Acapulco, B. Fernández y Cía. aparecía clasificado como “tienda mixta” en 1899, Figueroa, *Guía*, 1899, p. 213.

⁴¹ *Records of the Office of the Chief of Naval Operations*, Intelligence Division, NA, RG 38, box 1097, NM-63, entry 98, exp. 182.

⁴² Sobre el abasto agua, el mismo informe detallaba que para proveer a los vapores, ésta se podía obtener tanto de Fernandez & Co. como de la *Pacific Mail*: “cada una tiene una línea de tubería en un pequeño muelle en el cual se llenan las barcasas de agua y después son llevadas a la embarcación en la bahía. El agua es ligeramente salobre y

En 1913 el carbón de Welsh se mantenía en manos de E. Fernández & Co., mientras que la *Pacific Mail* tenía un gran suministro de carbón japonés. El precio usual del primero era de 16 a 18 dólares por tonelada; mientras que el japonés era mucho más barato, sin especificar el monto.⁴³

Este breve recuento del suministro de carbón en Acapulco expresa la importancia que el puerto tenía en el ámbito internacional. No sólo era un punto de escala imprescindible para las embarcaciones comerciales en el circuito de comunicación San Francisco-Panamá, sino que también era un sitio indispensable de aprovisionamiento de los buques de guerra de diversas naciones. Todo esto contribuyó, sin duda, a la internacionalización del puerto de Acapulco en un periodo de expansión comercial en el Pacífico.

el precio es, Fernandez & Co., \$.01 (oro) por galón. *Records of the Office of the Chief of Naval Operations*, Intelligence Division, NA, RG 38, box 1097, NM-63, entry 98, exp. 182, Acapulco, México, April 1, 1913.

⁴³ *Records of the Office of the Chief of Naval Operations*, Intelligence Division, NA, RG 38, box 1097, NM-63, entry 98, exp. 182, Acapulco, Mexico, February 13, 1913.

4. Comercio e infraestructura comercial

Al igual que en los demás puertos mexicanos, la principal actividad de Acapulco fue el comercio, reanimado con el tráfico de embarcaciones de vela y de vapor que con mayor frecuencia surcaron las aguas del Pacífico después del descubrimiento de oro en California. Aunque de menor diversidad con respecto a otros puertos, varios productos locales se comercializaron constantemente, al mismo tiempo que se recibieron de otros países mercancías manufacturadas, maquinaria y carbón.

En este apartado veremos algunas de las principales características de los comerciantes extranjeros, del sistema crediticio, los productos de exportación (frutas, algodón, maderas y productos de palma de coco, pieles y cueros), las industrias, el espacio urbano, el hinterland o la zona de influencia del puerto y las comunicaciones internas y externas.

a) Comerciantes extranjeros

El intercambio de mercancías locales se encontraba en su mayor parte en manos de comerciantes extranjeros, generalmente europeos, con quienes los estadounidenses debían competir por el dominio del mercado. En diversas ocasiones los cónsules de Estados Unidos radicados en los puertos mexicanos mencionaban las causas de la dificultad para competir con aquéllos por las facilidades de crédito de que gozaban; otras veces hacían recomendaciones sobre cuál sería la estrategia a seguir para lograr una superioridad en las transacciones del Pacífico.

En un informe de 1870 John A. Sutter Jr. aseguraba que el control del comercio había estado por años en manos exclusivamente de casas alemanas e inglesas, de Hamburgo, Bremen, Liverpool y Londres, quienes habían establecido sucursales en los distintos puertos de la costa, y dominaban el mercado vigilando “celosamente” a los intrusos que pretendieran intervenir.⁴⁴

Según Sutter, las casas europeas habían establecido una red comercial, cuyo éxito consideraba que se debía a su conocimiento del mercado local, para lo cual preparaban cargamentos específicos. Éstos predominaban en manufacturas de algodón, y se completaban con vinos, licores, ferretería de acero, conservas, muebles, medicinas y, en general, cualquier otro producto que se pudiera vender, aunque fuera con una baja ganancia. Las mercancías se remitían a clientes conocidos del interior, quienes recibían un crédito de cuatro a diez meses y hasta un año para liquidar las mercancías provenientes de un cargamento.⁴⁵

En su viaje de regreso, los veleros cargaban en Acapulco productos locales, principalmente maderas de tinte (Brasil), cedro rojo (madera fina, preciosa, para muebles); metales de plata y cobre; cueros y pieles, concha perla, pequeños cocos llamados “coquitos” o “cayacos”, zarzaparrilla, entre otros, eran enviados a distintas partes de Europa.⁴⁶

Cada casa mercantil recibía, en un año, uno, dos o más barcos de vela que hacían el viaje rodeando el Cabo de Hornos, cuya duración era de hasta cuatro meses. Sin embargo, para 1870 la mayor parte de los bienes de valor cuyo flete era más costoso, se enviaba de Europa a los puertos de Acapulco o Manzanillo por vapores, vía Panamá. Productos pesados como vinos, licores, herramientas, acero, etc., se enviaban de Europa a San Francisco en barcos de vela y

⁴⁴ John A. Sutter Jr. to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 6, exp. 57, Acapulco, September 21, 1870.

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ *Ibid.*

después se distribuían en la costa mexicana. Al hacerlo de esta manera las casas comerciales europeas pagaban un menor costo de transporte.⁴⁷

Así, las mercancías introducidas al puerto de Acapulco llegaban en vapores estadounidenses con productos de Europa, Estados Unidos y América del Sur. También se recibían en embarcaciones de vela directamente desde Europa, que rodeaban el Cabo de Hornos.⁴⁸

La comunidad de extranjeros en Acapulco era reducida con respecto a otros puertos del Pacífico, pero constituía un sector de la sociedad más o menos homogéneo, distinto del sector nativo. En 1870 había en el distrito de Acapulco 31 españoles, 21 estadounidenses, 10 ingleses, 6 alemanes, 7 chinos, 4 portugueses, 4 polacos, entre otros.⁴⁹ En 1881 la mayoría de ellos se dedicaba al comercio o a eran representantes de gobiernos o firmas foráneas; su origen era Estados Unidos, Italia, Suiza y Alemania (cuadro 7.4).

Los comerciantes, los agentes de la *Pacific Mail* y los cónsules estadounidenses jugaban un papel activo en Acapulco, generalmente estaban involucrados en actividades mercantiles, ya fuera como representantes o negociantes directos. Tal fue el caso de John A. Sutter Jr., copropietario, junto con A. Dempwolff, de la tienda importadora el “Bazaar del Pacífico”, localizaba cerca de la playa, a una cuadra de la plaza central del pueblo,⁵⁰ donde se vendían

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ John A. Sutter Jr. to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 5, exp. 62. Acapulco, January 20, 1871.

⁴⁹ El total de extranjeros eran 114, distribuidos en todo el distrito de Tabares y no sólo en el puerto de Acapulco. De ellos, era: 31 españoles, 10 ingleses, 21 estadounidenses, 6 alemanes, 4 portugueses, 4 polacos, 7 chinos, 3 panameños, 3 guayaquileños, 4 nuevo-granadinos, 5 chilenos, 3 peruanos, 2 centroamericanos, 2 limeños, 5 franceses y 4 italianos. Véase *Memoria*, 1871-1872, p. 314.

⁵⁰ Ottley, *Sutter*, 2002, pp. 52-53.

“toda clase de productos cotidianos y abarrotes” y era visitada por los viajeros de paso por el puerto.⁵¹

Cuadro 7.4
EXTRANJEROS EN ACAPULCO Y ZIHUTANEJO EN 1881

<i>Nombres</i>	<i>País de origen</i>	<i>Ocupación</i>	<i>Lugar de residencia</i>
John A. Sutter Jr.	Suiza	Cónsul de E.U.	Acapulco
A. Dempwolff	Alemania	Comerciante	Acapulco
R. Kastan	Alemania	Propietario de tierras	Acapulco
H. Link	Alemania	Farmacéutico	Acapulco
Joseph Marengo [¿?]	Italia	Comerciante	Acapulco
Francis Boyer	Estados Unidos	Carpintero	Acapulco
John Wilson	Estados Unidos	Carpintero	Acapulco
Kemble White	Estados Unidos	Cortador de madera de cedro	Zihuatanejo
L. Dinklage	Estados Unidos	Comerciante	Acapulco
Lewis Kastan	Alemania	Comerciante	Acapulco
Cecilio Arosamena		Representante de la Pacific Mail Steamship Company	Acapulco
John Meylink	Alemania	Representante de [¿?]Meyeriakl & Co. de San Francisco	Acapulco
P. Barrera		Representante de [¿?] M. Hedges, de San Francisco	Acapulco

FUENTE: NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 235. Acapulco, December 31, 1881.

John A. Sutter, hijo del influyente General John Sutter de California, fue acusado en varias ocasiones de abuso de su cargo consular por contar con negocios propios, pero a pesar de quejas fundamentadas en su contra, gozaba de una posición privilegiada y mantenía lazos estrechos con autoridades y comerciantes locales. Era conocida su amistad con los generales Juan y Diego Álvarez, al primero lo había apoyado durante la guerra de Reforma, y con el segundo mantenía una buena relación. Además, Sutter contaba con la aprobación de las principales autoridades del puerto; en 1881 varios residentes enviaron un telegrama dirigido al presidente de los Estados Unidos, solicitando que Sutter no fuera removido de su cargo.⁵²

⁵¹ Thomas C. Cochran, “Journal of a journey to the Yosemite Valley and of a voyage from San Francisco to the coast of Panama and across the isthmus”, 1866, HL, HM-52693.

⁵² *Documents from the Records of the Department of State in the National Archives*, California State Library (CSL), Mf. c.14, Acapulco, March 28, 1881.

La lista de los personajes que enviaron aquella petición da cuenta de la red de comerciantes del puerto. Entre ellos se encontraban Cecilio Arosamena, agente de la *Pacific Mail*, el Dr. Kaston, presidente del Ayuntamiento; B. Fernández y Pardo,⁵³ presidente de la cámara de comercio interino; D. Izuyeta Hermanos y Co.; Melitón Guridi, prefecto del Distrito; Antonio Pintos, Administrador del timbre; Franco Lechuza, administrador de Correos; Bello Hermanos; P. Urumela[¿?] y Ca.; Deloya, Administrador de la Aduana Marítima; Cecilio Cárdenas, contador; Rodolfo Gericke y Co.; la viuda de Link e hijos, así como el Dr. A. Bruton.

Esta lista representa la composición de la comunidad de comerciantes en Acapulco y sus principales redes políticas que les permitían gozar de una posición destacada. A pesar de haber sido un grupo pequeño, su existencia refleja su conexión con las actividades comerciales del puerto, que no se limitaban a la ciudad, sino que también extendían sus lazos con otros puertos del Pacífico y, por supuesto, a otros países y al interior del estado.

b) *Sistema crediticio*

Con relación al sistema de crédito y compra venta de mercancías, el cónsul de Estados Unidos informaba en 1883 que casi el 80% de las mercancías importadas se compraban a crédito, que los importadores vendían sus mercancías a crédito de 6 a 8 meses y quienes pagaban en efectivo obtenían un descuento de 1% al mes. Si alguien no pagaba al vencimiento del crédito, se le cargaba un interés del 1%. En cambio, todas las producciones y artículos de

⁵³ B. Fernández y Ca. eran dueños de la fábrica de hilados “Progreso del Sur”, localizada cerca de Coyuca de Benítez. Miranda, *Economía*, 1992, p. 79.

manufactura mexicana se vendían exclusivamente en efectivo, cuya suma ascendía a \$600,000 anuales.

Agregaba que “las cuentas en tiendas al por menor, de acuerdo a la costumbre, se liquidan el último día del mes. Una excepción a lo anterior ocurre con el algodón crudo, cuando la cosecha ha sido inusualmente grande y la demanda pequeña, el comerciante, a pesar de que ha pagado en efectivo al agricultor, otorga un crédito de 3 a 6 meses al fabricante. Este sistema funciona bastante bien, y continuará haciéndolo mientras los ferrocarriles inauguren una nueva era y cambien el presente estado de negocios.”⁵⁴

El éxito de las casas europeas era que tenían un crédito ilimitado y disponían de gran capital para operaciones importantes, sobre lo cual pagaban un interés anual de 5 o 6 %. De ahí que con facilidad se concentraran en la introducción de manufacturas de algodón de origen inglés, francés y alemán que competían con la producción mexicana, a pesar de los altos aranceles y de ser Acapulco una región de producción algodonera.⁵⁵

En 1884, John A. Sutter admitía que a pesar de los esfuerzos por introducir manufacturas de algodón (que consistían en la mayor parte de las importaciones) producidos en Estados Unidos, éstos aún llegaban, como en años anteriores, de Manchester, Inglaterra, debido a las antiguas relaciones con Europa, y no tanto por el bajo costo o mejores acabados.⁵⁶

De igual forma, en 1890 el cónsul Longhery informaba que ningún estadounidense estaba

⁵⁴ John A. Sutter Jr. to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 252, Acapulco, June 26, 1883.

⁵⁵ John A. Sutter, Jr. to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 6, exp. 57, Acapulco, September 21, 1870.

⁵⁶ John A. Sutter, Jr. to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 285, Acapulco, September 30, 1884.

haciendo negocios en Acapulco y que el comercio era controlado principalmente por casas españolas, las cuales tenían firmes conexiones con Europa.⁵⁷

No obstante las quejas de los cónsules, en Acapulco se importaban de Estados Unidos maquinaria, implementos agrícolas, herramientas de varios tipos, armas y municiones, té y otros productos de China, ferretería, queroseno, velas, maderas de construcción y artículos diversos de California.⁵⁸

Como representantes de Estados Unidos, los cónsules lamentaban el hecho de no poder competir con los europeos, y reconocían que las importaciones de su país aumentaban lentamente y que para promover el comercio sería necesario disminuir la tasa crediticia que ellos pagaban al 10%. Sutter consideraba que “si los estadounidenses pudieran llegar a conocer el mercado mexicano de aquella costa, si estudiaran las necesidades, los gustos y las costumbres de los habitantes, podrían competir con los europeos y apoderarse paulatinamente de aquel mercado, en el que sin duda San Francisco se convertiría en el mayor distribuidor de la costa oeste de México.”⁵⁹

A diferencia de Mazatlán, el puerto de Acapulco no contó con instituciones bancarias formales en el siglo XIX. En 1910 sólo tenía una sucursal del Banco Nacional de México que al parecer se clausuró durante la Revolución y sólo se reanudó en 1940 cuando el mismo banco abrió de nuevo una agencia en el puerto.⁶⁰

⁵⁷ R.W. Longhery to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 6, v. 9, exp. 313, Acapulco, April 7, 1890.

⁵⁸ John A. Sutter Jr. to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 6, exp. 57, Acapulco, September 21, 1870.

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ Otros bancos que se establecieron en Acapulco fueron el Banco de Acapulco (1947) y una sucursal del Banco del Sur (1945), de la Peña, *Guerrero*, 1949, v. 2, 1949, p. 477.

c) Los productos de exportación

Como puerto estratégico, Acapulco tuvo un volumen y diversidad de exportación bajo. Pese a ello, es posible distinguir algunos productos que se enviaron al extranjero. En 1870 las exportaciones de Acapulco consistieron fundamentalmente en producciones locales y metálico. Este último se envió a San Francisco y a Inglaterra, mientras que las demás mercancías se repartían entre Estados Unidos, Francia, Inglaterra y Alemania (cuadro 7.5).

Cuadro 7.5
EXPORTACIONES E IMPORTACIONES POR ACAPULCO EN 1870

Exportaciones

1. A Estados Unidos por vapores estadounidenses			
<i>Cantidad</i>	<i>Producto</i>	<i>Valor</i>	<i>Total</i>
11285	Cuertos de res	22,908.78	
2755	Pieles de venado	588.11	
1500	Pieles de cabra	212.00	
3 fardos de	Zarzaparilla	13.73	
260 lb	Goma India	52.00	
35 fardos, 4532 ½ lb	Cochinilla producida en el estado de Oaxaca	2723.50	
	Fruta a San Francisco	13,300	39,798.12
2. A París, por vapores estadounidenses y de Liverpool, vía istmo de Panamá			
<i>Cantidad</i>	<i>Producto</i>	<i>Valor</i>	<i>Total</i>
40 fardos (25,000)	Hojas de palma		1,200
3. Al mercado europeo en cuatro embarcaciones de vela (de las cuales 3 son inglesas, y del norte de Alemania), vía Cabo de Hornos			
<i>Cantidad</i>	<i>Producto</i>	<i>Valor</i>	<i>Total</i>
1050 toneladas,	Madera de Brasil (\$25 ton)	26,250	
12 toneladas	Concha perla (\$50 ton)	600	
100 toneladas	Mineral de plata (\$450 ton)	45,000	
48 toneladas	Coquitos de aceite (\$80 ton)	3,840	
12 fardos	Zarzaparilla \$15	180	
150 toneladas	Troncos de cedro \$12	1800	
20 toneladas	[¿?]	320	
809	Cueros secos	1,649	
750	Pieles de venado	281.25	79,920.25
Total producciones			\$120,918.37
Metálico			
		<i>Valor</i>	<i>Total</i>
A Estados Unidos, a San Francisco, parte en tránsito a China en dólares águila		73,042	
A Europa, embarcación de Inglaterra		190,050.00	263,092
Total de exportaciones			384,010.37

FUENTE: NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 5, exp. 62, Acapulco, January 20, 1871.

El cuadro anterior sirve para ejemplificar el destino de las mercancías que salían por Acapulco. Décadas más adelante poco habían variado los productos de exportación, pues en 1924 aún se comerciaban pieles y cueros, frutas, algodón, café, azúcar, tabaco, semilla de ajonjolí y cereales.⁶¹

⁶¹ Cleland, *Mexican*, 1924, p. 419.

En comparación con otros puertos del Pacífico, a pesar de haber tenido un lugar reducido en el comercio exterior, Acapulco logró mantener su participación en el mercado internacional debido a la disponibilidad de algunos productos del puerto y regiones cercanas.

Frutas

El comercio de frutas en Acapulco fue una rama importante. Además de las que se vendían a los viajeros en su paso por el puerto y las que adquirían los buques para su propio consumo, había exportación de algunas variedades a San Francisco, particularmente de limones.

En 1856, por ejemplo, se embarcaron, para el rancho (consumo) de los buques 24,100 limones y 32,200 naranjas dulces. Además de estas frutas, también se vendieron otras como piñas (1,168) y plátanos (426 racimos), entre otros productos que se proporcionaron a los vapores de la *Pacific Mail* en aquel año. La venta de frutas frescas para su exportación a San Francisco en los años de 1855 y 1856, tuvo un valor de 24,000 pesos.⁶²

El contenido de limones por cada caja era difícil de definir, en 1870 el cónsul del puerto informaba que éste variaba “entre 500 y 1000, dependiendo del tamaño de la fruta y de la caja, y se debe confiar en el consignador sobre la cantidad exacta. De cualquier forma, cualquier discrepancia entre la factura y el contenido real debe ser dilucidado en San Francisco, pero

⁶² Los otros productos que se embarcaban para el rancho de los buques eran: reces, cerdos, carneros, guajolotes, Tortugas, gallinas, huevos, frijol, arroz, azúcar, cebollas tomates, carbón vegetal, maíz, zacate, camotes, ajos, chiles, calabazas y aguacate. Del Toro y de la Barrera, “Noticia”, 1859, p. 417.

hasta ahora el recaudador [de San Francisco] no ha encontrado errores en las facturas de Acapulco.”⁶³

En 1870 el cónsul del puerto informaba que la fruta fresca tropical, principalmente limones exportados en los vapores a San Francisco, constituían un artículo de exportación muy importante.⁶⁴ En 1872 los comerciantes involucrados en el comercio de este tipo eran: F.G. Earle, de San Francisco, agente comprador de A. Giorgiani y de N. Dabovich; Narciso Pedroza, español, agente de Messes J. Ivancovich & Co. de San Francisco. Además de estos, el mexicano John Funes y el inglés James O. Clark, compraban fruta; el primero para John Malatesta, y el segundo para Littlefield Webb & Co.⁶⁵

Existía incluso un sistema de pago: los fondos para la compra de fruta eran adelantados a los comerciantes, por agentes compradores a través de cualquier comerciante que tuviera que remitir fondos a San Francisco. El pago de derechos de exportación se hacía en moneda de plata (8%), y el flete y el seguro anulados.⁶⁶

El mismo cónsul John A. Sutter Jr. debió haberse relacionado con la comercialización de frutas. En 1855 adquirió tierras agrícolas cercanas a Acapulco (algunos llegaron a decir que le fueron regaladas por los Álvarez, en compensación por los favores recibidos), en las tierras fértiles de las faldas del río de la Sabana donde estableció su rancho Los Órganos, localizado a unos 20 kilómetros del puerto. En este sitio sembró plantas de limones, piñas, caña de azúcar, y además contaba con algunas cabezas de ganado. Al parecer, la segunda esposa de Sutter,

⁶³ John A. Sutter to the Secretary of State. NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 6, exp. 84, Acapulco, May 12, 1872.

⁶⁴ John A. Sutter al Departamento de Estado, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 5, exp. 72, Acapulco, January 20, 1871.

⁶⁵ John A. Sutter to the Secretary of State. NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 6, exp. 84, Acapulco, May 12, 1872.

⁶⁶ *Ibid.*

Nicolasa Solís, plantó y cultivó una extensa huerta de limones, cuya producción era enviada a California.⁶⁷

La importancia del comercio de frutas en Acapulco se refleja en las quejas que presentaron diversos comerciantes al gobierno para que no se renovara el contrato de la *Pacific Mail* en 1880. Dichas quejas provenían de “los exportadores de frutas, que tenían que sufrir la pérdida absoluta de sus mercancías, cada vez que un vapor dejaba de tocar en nuestros puertos, en la fecha marcada en los itinerarios respectivos.”⁶⁸

En 1886 Sutter envió al Departamento de Estado de su país un informe detallado sobre la producción, consumo, comercio y transporte de las frutas de Acapulco.⁶⁹ La estimación aproximada de la producción anual en el distrito consular, comprendiendo al puerto y poblados localizados a una distancia de 64 kilómetros de distancia, era de 1,000 millares de naranjas, 15,000 cajas de limones (con mil cada una), 500 mil piñas, 500 mil cocos, y 6,000 racimos de plátanos (cuadro 7.6).

La producción de limones y piñas, según Sutter, había incrementado en aquellos años, debido a la creciente demanda de estas frutas en el mercado de San Francisco y consideraba que si hubiera un mayor mercado, su producción sería ilimitada. Además, el cónsul comentaba que Acapulco era el único puerto de embarque de las frutas y durante todo el año mantenían su precio.⁷⁰

⁶⁷ Aunque no tenemos la fecha precisa en que se hicieron las plantaciones de limones, sabemos que en 1870 Sutter contrajo matrimonio con Nicolasa Solís y que en 1888 adquirió más parcelas. Por tanto, es posible que para la década de 1880 los Sutter estuvieran haciendo aquéllas exportaciones. Para 1923 se calculaba que el rancho Los Órganos contaba con 4,701 hectáreas. Ottley, *Sutter*, 2002, pp. 69-76.

⁶⁸ *Informe*, 1880.

⁶⁹ John A. Sutter Jr. to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 320. Acapulco, April 12, 1886.

⁷⁰ *Ibid.*

Cuadro 7.6.
PRODUCCIÓN ANUAL, PRECIO Y EXPORTACIÓN DE FRUTAS EN EL PUERTO DE ACAPULCO
EN 1886

<i>Fruta</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Precio</i>	<i>Cantidad aproximada de exportación anual</i>
Naranjas	Por mil	\$ 5.00	1,000 millares
Limonos	Caja con mil	\$ 3.00	15,000 cajas
Piñas	Por cien	6.00	500 mil
Cocos	Por cien	2.50	500 mil
Plátanos	Por racimo	.38	6,000 racimos
Plátanos machos	Por mil	.8	

FUENTE: NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 320, Acapulco, April 12, 1886.

El precio de la fruta incluía su entrega a un lado de los vapores sin ningún costo adicional, salvo el pago de las cajas y cajones de madera previamente importadas de San Francisco, donde se conocían bien las variedades, cualidades y tamaños especiales de las frutas de la ciudad guerrerense.

En los años posteriores continuó la exportación de frutas a San Francisco. En 1889 Alfonso Luis Velasco informaba que la producción de frutas era “abundantísima, siendo exquisitas las de la costa, sobre todo de los cocos, dátiles, naranjas, limones y guayabas [...] Hoy día comienzan a exportarse naranjas, limones y piñas para Estados Unidos.”⁷¹

En 1890 el cónsul Longhery decía que las frutas y pieles eran los únicos artículos de exportación en el puerto de Acapulco, con algunos envíos ocasionales de cajas de conchas marinas.⁷² En 1898, Dickinson informaba al Departamento de Estado que para ese año la cosecha de limones y limas había sido de apenas el 80% con respecto a la cosecha de 1897, y la de naranja se estimaba casi igual a la de 1897. Luego afirmaba que “en la temporada de lluvias

⁷¹ Velasco, “Recursos”, 1989, p. 95.

⁷² R.W. Longhery to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 6, v. 9, exp. 275, January 3, 1890.

en septiembre hubo lluvia severa y tormenta de viento, lo cual dañó mucho la cosecha de limas, pero la calidad de ambas frutas es la misma del año anterior.”⁷³

Un viajero colombiano en su paso por Acapulco en 1899 afirmaba que la exportación del puerto consistía “en limones, que manda a San Francisco, otras frutas y algodón.” Comentaba también que la embarcación en la cual viajaba cargó en aquel puerto 1,200 cajas con limones destinadas a San Francisco; después el mismo barco se detuvo en San Blas, donde otras 1,000 cajas de limones fueron embarcadas hacia el mismo destino.⁷⁴

Más tarde, en 1907, el barco de guerra “Washington” de la marina de Estados Unidos expresaba en su informe sobre la situación en Acapulco que en este puerto se podían obtener frutas como naranjas, piñas y limones a un precio muy barato y en grandes cantidades, y luego señalaba que la fruta era una de las principales exportaciones.⁷⁵

Aún en 1913 las frutas seguían siendo un artículo de importancia en el comercio entre Acapulco y San Francisco. En un artículo publicado en *El Economista Mexicano*, aparecen las regulaciones con respecto a la exportación de limones a California:

Los limones para su exportación deben ser empacados en cajas de madera que contengan de 1,000 a 1,200; las cajas deben forrarse interiormente con papel manila y deberá ponerse una división del mismo papel después de cada tres tendidos de limones [...]; deben separarse los limones grandes de los medianos y de los chicos [...]. Los limones deben empacarse verdes; los de Manzanillo, debido a su cáscara delgada, no se conservan tan bien como los de Acapulco. Los derechos de importación en los Estados Unidos, son de un centavo oro, por libra; los cosecheros deben contar, además, con los gastos de flete, comisión, etc. El precio actual en San Francisco, de los limones mexicanos es de \$7, oro, por caja, puestos en aquel puerto. No se puede fijar

⁷³ George Dickinson to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 8, v. 11, exp. 8, Acapulco, November 4, 1898. En respuesta a una solicitud de información sobre la cosecha de naranjas y limones en el consulado de Acapulco, comparado con la de 1897, en rendimiento y calidad.

⁷⁴ Véase Patiño, *México*, 1899, p.68.

⁷⁵ *Records of the Office of the Chief of Naval Operations*, Intelligence Division, NA, RG 38, box 1097, NM-63, entry 98, exp. 182, Acapulco, December 23, 1907.

precio para los limones en invierno o verano pues varía con la cantidad que de esa fruta entra. Todos los limones deben fumigarse antes de efectuar su embarque, pues de lo contrario no se permite su desembarque.⁷⁶

Con los datos recabados sobre el comercio de frutas de Acapulco se puede apreciar que se trató de un producto de constante exportación a lo largo del periodo de estudio, a pesar de la aparición de cultivos de cítricos en California en la década de 1880.⁷⁷

Acapulco continuó exportando limones a San Francisco en todas las épocas del año, aunque en diferentes cantidades. Esto puede deberse, por un lado, a que la producción californiana de limones no llegó a ser tan importante como la de naranjas. Por otro, al control de este comercio por parte de la *Pacific Mail*, cuyos vapores realizaban constantes travesías entre puertos mexicanos y San Francisco, lo cual les permitía seguirse beneficiando de la venta de este producto en aquel puerto.

Finalmente, el crecimiento de población de San Francisco fue extraordinario, de tal forma que el número de pobladores, aunado a un extenso *hinterland* y a un amplio mercado que también requería de productos distantes, puede explicar la constante demanda de frutas procedentes del puerto guerrerense y de otros lugares tropicales.

⁷⁶ *El Economista Mexicano*, México, Octubre 11 de 1913.

⁷⁷ Estos proliferaron en regiones del sur del estado cercanas a Los Ángeles, donde existieron pueblos prácticamente dedicados a la producción de frutas, en particular naranjas. Moehring, 2004, pp. 53-61.

Algodón

La exportación de algodón fue otra actividad que generó un movimiento comercial entre Acapulco y los pueblos vecinos donde se cosechaba el producto. El cultivo del algodón en las costas del actual estado de Guerrero se había practicado exitosamente desde la época colonial. Hacia fines del siglo XVIII las relaciones comerciales entre pueblos de la costa y de la montaña habían propiciado una integración intrarregional y su participación en el mercado novohispano.⁷⁸

A lo largo del siglo XIX la producción y venta de algodón continuó. Varias localidades de las costas guerrerenses se dedicaban a este cultivo, que se comercializaba a través del puerto de Acapulco. Si bien no contamos con datos seriados al respecto, informes de agentes consulares de 1863, 1870, 1871, 1882 y 1888 registraron algunos detalles sobre el algodón, mismos que vale la pena rescatar. Estos informes nos indican en algunos casos la producción anual, el precio, el mercado y las rutas de su comercio, así como el número de molinos y telares existentes en los distritos costeros. El análisis de esta información es útil para observar la importancia de este producto en la actividad comercial del puerto de Acapulco, así como sus redes mercantiles en escala nacional e internacional.

A excepción de 1863, cuando se exportaron a Nueva York 1,036,444 libras de algodón, a un precio de \$269,475, la producción de años posteriores fue distribuida en el mercado nacional (cuadro 7.7). Es posible que la exportación a Estados Unidos en aquel año de 1863 se haya debido, como ha propuesto Thomas Schoonover, a la guerra civil de aquel país. Desde el punto de vista de este autor, el rápido y considerable crecimiento en la producción de algodón

⁷⁸ El algodón guerrerense encontraba su principal mercado en las zonas textiles de Puebla y Tlaxcala. Hernández, "Comercio", 2003.

mexicano fue por su aumento de precio; en consecuencia, algunos estados, particularmente aquellos de tendencia liberal (incluidos Oaxaca, Guerrero, Michoacán, Sinaloa y Sonora en la costa del Pacífico) produjeron y vendieron algodón a los Estados Unidos.⁷⁹

Sin embargo, existe evidencia que el algodón guerrerense no se exportaba al país vecino, sino que se distribuía en el mercado nacional. En 1871, por ejemplo, la mayor parte de la cosecha se destinó a los molinos de Colima, Guadalajara y Tepic; otra parte fue transportada en mulas a los molinos y telares manuales de los estados de Michoacán, Querétaro, México, Puebla y Oaxaca (cuadro 7.7).

En general, estas fueron las rutas del algodón durante el siglo XIX. En 1882, los comerciantes de Acapulco compraron a los pueblos cercanos 14,000 quintales de algodón para enviarlos a los molinos de Tepic, Guadalajara y Mazatlán. Estos se llevaban al puerto de Acapulco en mulas o por mar y eran transportados a San Blas, Manzanillo y Tepic en los vapores de la *Pacific Mail*, o en veleros mexicanos costeros. Lo demás se transportaba en mulas tierra adentro, y solo una pequeña parte se destinaba a los telares manuales para la población indígena del interior del mismo estado.

⁷⁹ El autor también afirma que en los estados de tendencia liberal se dio el impulso al cultivo y comercialización de algodón, por lo que este comercio sirvió para sostener en el poder al gobierno liberal de Juárez. Schoonover, "Mexican", 1974.

Cuadro 7.7.

PRODUCCIÓN DE ALGODÓN Y SU COMERCIALIZACIÓN POR EL PUERTO DE ACAPULCO

<i>Año</i>	<i>Producción</i>	<i>Precio</i>	<i>Maquinaria</i>	<i>Venta</i>	<i>Transporte</i>
1863	1,036,444 libras	26 centavos/libra	Procedente de Nueva York		
1863				502 bultos Nueva York Valor: \$30,288.15 Vendidos por H. Kastan y Narvarte & Co.	
1870	40,000 quintales (4,000,000 libras)	4 centavos/libra con semilla \$18 o \$20 el quintal de 100 libras	21 máquinas en Costa Grande y costa chica: 7 conducidas por vapor, 3 por agua y 11 por fuerza de caballo		
1871	15,000 quintales (1,500,000 libras)	\$16 quintal, limpio y empacado	29 despepitadoras: 9 poder de vapor 3 por agua 12 de caballo 6 de mano --- 1 molino en Atoyac con 20 telares	Colima, Guadalajara y Tepic --- Michoacán, Querétaro, México, Puebla, Oaxaca	Barcos costeros entre Acapulco, Manzanillo y San Blas --- Mulas
1882	32,000 quintales (3,200,000 libras) 20,000 quintales (2,000,000 libras) – de Zacatula, Sabana y Tres Palos 12,000 quintales (1,200,000 libras) – del este de Acapulco hasta Puerto Ángel	\$16 quintal, en Acapulco --- Entre \$14 y \$7, en la costa		14,000 quintales para molinos de Tepic, Guadalajara, Mazatlán --- 12,000 quintales – consumidos en Molino de Atoyac --- 10,000 quintales a los molinos de Oaxaca, Puebla, Michoacán, Querétaro --- Una pequeña parte: para telares manuales de la población indígena del interior	San Blas, Mazatlán, en vapores de la <i>Pacific Mail</i> y de un velero mexicano --- Se llevan a Acapulco en mulas o por mar
1888	16,000 fardos de 160 libras cada uno (2,560,000 libras)	30 centavos por libra	Fábrica de algodón en Atoyac --- Maquinaria traída de Europa	5,000 fardos enviados a Mazatlán o otros puntos de la costa --- El resto al interior	Por mar --- En mulas

FUENTE: 1863: NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 2, v. 4, Acapulco, September 30, 1863; 1870:, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 5, exp. 62, Acapulco, January 20, 1871; 1871: NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 5, exp. 72; 1882: NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 239, Acapulco, June 28, 1882; 1888: NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 5, v. 8, exp. 92, Acapulco, July 3, 1888..

En el mismo año de 1882, el cónsul de Acapulco informaba que la competencia del algodón de Guerrero era el de origen estadounidense, “traído a la costa oeste de México vía el istmo de Panamá y por ferrocarril de Veracruz a Puebla, México y Querétaro. [Éste] compete satisfactoriamente y tiende a bajar el precio del producto en el Distrito [de Acapulco].”⁸⁰

Además de los envíos del algodón a lugares distantes, parte del producto se procesaba dentro del estado. En Atoyac, costa Grande, había en 1882 un molino, donde se utilizaban máquinas de poder de agua. La producción era de tela de algodón “café” (probablemente se refiere a la manta) e hilo; el rollo de tela era de 30 pulgadas de ancho por 32 varas españolas de largo (76.2 cm x 26.81 cm), cuya venta se realizaba al por mayor (\$3.50 en efectivo) y al por menor (12 ½ centavos por vara). La maquinaria empleada en esta fábrica era traída desde Europa debido, según el cónsul, a que “los comerciantes aquí son todos europeos y también a que las manufacturas estadounidenses no están dando la importancia que requiere el comercio de esta sección.”⁸¹

Entre 1863 y 1888 el precio del algodón de buena calidad (limpio) osciló entre \$14 a \$18 el quintal, o 25 a 30 centavos la libra. El algodón de Nспан, y de Sabana y Tres Palos, localidades del Distrito de Tabares, se encontraba controlado a 2 centavos más por libra, debido a su calidad y limpieza superiores.

En cuanto a máquinas despepitadoras de algodón, en 1871 había 29. De estas, 9 eran generadas por poder de vapor, 3 por poder de agua, 12 por poder de caballo y 6 de mano. Según informaba, dos años antes sólo había 18 máquinas y de estas, nada más una era de vapor.⁸²

⁸⁰ John A. Sutter Jr. to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 239. Acapulco, June 28, 1882.

⁸¹ *Ibid.*

⁸² John A. Sutter to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 5, exp. 72, Acapulco, September 30, 1871.

La producción y el comercio de algodón fue significativo para Acapulco, pues era una mercancía a través de la cual el puerto participaba en el mercado nacional e internacional. Si bien las rutas del comercio de algodón no fueron muy distintas a las que habían existido desde el siglo XVIII, las rutas marítimas por el Pacífico se incorporaron al entramado de redes mercantiles que beneficiaban la integración del territorio mexicano a través de sus regiones.

Maderas y productos de la palma de coco

La explotación y exportación de maderas finas en los bosques de las costas guerrerenses era una actividad practicada con frecuencia. Estas eran enviadas a Estados Unidos y Europa, a un costo variable, dependiendo de su valor en el mercado.

La zona aledaña al puerto de Zihuatanejo era uno de los principales lugares para la tala de árboles, el tipo de madera que se explotaba eran cedro y maderas de construcción de varias clases (tablazón y madera rolliza para casas), de las cuales se hacían envíos al puerto de Acapulco.⁸³ También en el municipio de San Marcos se contaba con un bosque de buenas maderas como cedro, caoba y encinos,⁸⁴ las cuales probablemente también eran llevadas al puerto de Acapulco, aunque no sabemos en qué cantidades.

En 1871 se establecieron dos casas alemanas en la Costa Grande con el fin de dedicarse al corte de madera en las inmediaciones del puerto de Zihuatanejo. Según informaba el cónsul estadounidense de Acapulco, en ese año había por lo menos seis mil troncos de 25 pies cúbicos

⁸³ Del Toro y de la Barrera, "Noticia", 1859, p. 433.

⁸⁴ *Ibid*, p.423.

cada uno, listos para embarcarse en un velero como mercancía de retorno a Europa. El costo promedio por pie cúbico era de 25 centavos.⁸⁵

En 1884 se exportaron a Estados Unidos, en veleros, 90 pies continuos de troncos de cedro, con un valor de \$2,300.⁸⁶ La madera de cedro, por cierto, también se utilizaba para la reparación de embarcaciones, dada su durabilidad para el agua y el clima. Esta se obtenía de la costa, y su precio generalmente estaba regulado por la demanda y la cantidad de madera en el mercado.⁸⁷

Por otra parte, el coquito de aceite, obtenido de la palma de coco, era un producto codiciado por su aceite vegetal. El pueblo de Santa María de la Palma, también llamado Coquillo, era el lugar de donde se extraía este producto.⁸⁸ Un viajero comentaba en 1849:

los flojos acapulqueños proveen a sus familias de comida, leche, aceite y licor espirituoso; de sus fibras hace todo tipo de tapetes, cordelería, muebles y hasta ropa; y con sus hojas hace su vivienda. Así, una familia con veinte o treinta valiosos árboles de estos, es independiente; y quizá hasta con la venta de cocos y aceite, pueda comprar los lujos de la vida, que para los mexicanos son mantas bordadas de plata y oro, y, para las mujeres mejicanas, medias y enaguas bordadas de seda.⁸⁹

En 1870 se enviaron a Europa 48 toneladas de “coquito de aceite” que se vendieron a \$80 cada una. No contamos con otros datos sobre la exportación de este producto, pero sí de hojas de palma, que también eran remitidas a Europa, particularmente a París, a un precio era de \$35 por mil, empacadas y entregadas, libre de gastos, a bordo del vapor.⁹⁰

⁸⁵ John A. Sutter to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 5, exp. 72, Acapulco, September 30, 1871.

⁸⁶ John A. Sutter to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 285, Acapulco, September 30, 1884.

⁸⁷ Charles L. Denman to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 1, v. 2, exp. s/n, Acapulco, February 23, 1854.

⁸⁸ Rivera, *México*, 1967, v. 3, p. 360.

⁸⁹ Morgan y Scobie, *Three*, 1964, p. 360.

⁹⁰ John A. Sutter to the Department of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 5, exp. 72. Informe anual, Acapulco, September 30, 1871.

Se desconoce la permanencia de este producto en el comercio exterior de años posteriores, pero es probable que se haya comercializado en pequeñas cantidades o de manera ocasional. De cualquier forma, es interesante notar que el coquito de aceite se utilizaba en la manufactura de jabón a principios del siglo XX.

Pieles y cueros

Los cueros y pieles fueron artículos de exportación en prácticamente todos los puertos del Pacífico, incluido Acapulco. En la mayoría de los pueblos cercanos al puerto se practicaba la cría de ganado, como en San Marcos, Texca, Coyuca de Benitez, o en Tecoaapa, donde se curtían pieles.

Pieles de cabra, de venado y cueros de res eran los principales productos exportados por Acapulco a Estados Unidos y Europa. En 1863 se enviaron a Nueva York más de 1000 cueros de res, con un valor de \$4,069.50. Estos fueron enviados por S.V. Store y H. Kastan, residentes de Acapulco.⁹¹

En 1885 el cónsul de Estados Unidos en el puerto informaba de los precios de estos productos, entregados en el puerto eran: 10 centavos la libra de cueros de res; 25 centavos por libra de pieles secas de venado; 12 centavos la libra de pieles de cabra. Los gastos de provisión del ganado y flete, así como pérdida de peso, debían ser añadidos a estos precios. El costo de las pieles variaba de acuerdo a la demanda en el mercado internacional, y en general se

⁹¹ Lewis S. Ely to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 5, exp. 1, December 31, 1863.

exportaban anualmente alrededor de 28,000 cueros de res, 16,000 libras de pieles de venado y 5,000 libras de pieles de cabra se exportan anualmente por el puerto de Acapulco.⁹²

La industria de la curtiduría de pieles era importante en algunos de los pueblos cercanos al puerto, el cónsul calculaba que el mismo año de 1885 se curtían unos 30,000 cueros de res, siendo un producto indispensable para las monturas de caballo y sillas de montar, dada la ausencia de caminos carreteros. Para curtir las pieles se utilizaban cortezas astringentes llamadas “timbre”, “cascalote”, “roble”, “cascarilla”, “huamuchil” y otras, todas ellas abundantes en el distrito de Acapulco.

El único tipo de piel que se importaba era la de ternero, negra o barnizada, que se vendía de acuerdo a su calidad, de \$38 a \$48 la docena. Esta era utilizada para la elaboración de zapatos que, por lo demás, poco se utilizaban entre los pobladores.⁹³

⁹² John A. Sutter Jr. to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 296, Acapulco, May 12, 1885.

⁹³ *Ibid.* Este informe del cónsul fue elaborado con la intención de informar sobre el comercio de zapatos y pieles. El cónsul agrega que las pieles de todo tipo se producen en todo México, y son suficientes para el consumo interno. Según el cónsul, en la Tierra-Caliente, al norte del estado de Guerrero hay importantes tenerías, que se dedican a la manufactura de pieles superiores. Los establecimientos del distrito de Acapulco eran, en cambio, más pequeños, y de calidad inferior, pero localizados en muchos sitios. Sobre la manufactura de botas y zapatos, agregaba que estos eran artículos escasamente utilizados por los mexicanos, quienes iban descalzos o con sandalias, por tanto no se importaban ni de Estados Unidos ni Europa, sino de México, Puebla y Oaxaca, donde eran fabricados con maquinaria estadounidense. Finalmente, el cónsul agregaba que en el distrito consular de Acapulco no existían fábricas de zapatos, sólo zapateros que trabajaban solos o que contrataban a unos cuantos hombres o mujeres.

d) Las industrias

Una característica del puerto de Acapulco fue la escasa y tardía aparición de industrias. En general, la industria en el estado lo conformaban la actividad de los talleres artesanales y pequeñas fábricas. Se trataba más bien de producción doméstica para el consumo y un pequeño comercio; se producían pieles en Coyuca, y aceite, jabón y trastos de barro en Acapulco.⁹⁴

Sólo existieron dos fábricas de hilados y tejidos en el estado de Guerrero. Una de ellas se encontraba en Atoyac, distrito de Galeana, y la otra en el distrito de Tabares, cerca de Coyuca de Benitez, en un sitio llamado Aguas Blancas. Éste último sitio era parte de la zona de influencia del puerto de Acapulco; la fábrica “Progreso del Sur” que ahí operaba, era propiedad B. Fernández y Ca., comerciante del puerto, que tenía 300 telares de poder. La fábrica operaba con fuerza hidráulica y “producía 35,500 piezas de manta al año, consumía 3,000 quintales de algodón y trabajaban en ella 156 operarios.”⁹⁵

Las materias primas se obtenían en el propio distrito de Tabares y también en el de Galeana. Los productos de esta fábrica encontraban su mercado en la Costa, parte de la Sierra de Guerrero y una parte en Oaxaca y Michoacán. Aunque por el puerto de Acapulco se importaban telas de otras naciones, los pueblos costeros preferían las mantas de las fábricas, quizá por su precio reducido en comparación con las mercancías extranjeras.⁹⁶

Por lo demás, las industrias en el puerto de Acapulco fueron prácticamente nulas a lo largo de todo el siglo XIX. Sólo en los primeros años de 1900 se establecieron algunas industrias, como la fábrica de aceite “La Especial” (1908) y una fábrica de jabones, para la cual se utilizaba el coquito de aceite.

⁹⁴ Miranda, *Economía*, 1992, pp .77-78.

⁹⁵ *Ibid.*, p. 79.

⁹⁶ *Ibid.*, p. 80.

En 1913, el comandante del barco naval South Dakota reportaba que cerca de Acapulco había tres manufacturas de tejido de algodón, localizadas en Tecul, Aguas Blancas y Coyuca. En la primera se elaboraban estampados de colores y en las otras dos telas ordinarias; todas ellas constituían el mercado para el algodón de la costa del estado. Había, además, una fábrica de citrato de limón, propiedad de y operada por una firma estadounidense, que utilizaba limas y limones fácilmente obtenidos en la zona. Las exportaciones de citrato de limón ascendían a \$7,500 anuales. Finalmente, había una fábrica de jabón, cuyos productos se utilizaban localmente, y una fábrica de hielo, equipada con maquinaria de Estados Unidos. El hielo producido se vendía entre 5 y 7 ½ centavos oro, por kilo.⁹⁷

En 1920 sólo una fábrica más se sumaba a las de limón, hielo y jabón, una de muselinas.⁹⁸ Con esto es posible advertir que la carencia de un sector industrial en el puerto de Acapulco explica, en parte, su bajo desarrollo comercial y escasa concentración demográfica durante el periodo de estudio. Aunado a lo anterior, se encontraban otras causas, como la carencia de mercancías de alto valor en el mercado internacional, la falta de comunicaciones terrestres y el relativo aislamiento con respecto a otras regiones del territorio mexicano.

⁹⁷ *Records of the Office of the Chief of Naval Operations*, Intelligence Division, NA, RG 38, box 1097, NM-63, entry 98, exp. 182, Acapulco, April 1, 1913.

⁹⁸ Cleland, *Mexican*, 1924, p. 419.

e) *El espacio urbano*

A pesar de que eran frecuentes los comentarios respecto a la insalubridad del puerto de Acapulco,⁹⁹ ésta no llegaba al extremo de no permitir que la población residiera de manera permanente en el lugar. Al parecer, la única razón que provocaba el abandono del sitio era en ocasiones de peligro por acontecimientos políticos.

A la par de la actividad comercial, Acapulco también cumplía una función administrativa, pues era centro de representación gubernamental. En 1856, el gobierno local contaba con su oficina de la prefectura, el ayuntamiento con tres alcaldes, dos síndicos con su secretario, tesorero municipal y 16 jueces de barrio. Por parte del gobierno central había un juez de Distrito con su promotor fiscal, la aduana marítima “compuesta del administrador, contador, tres subalternos, vista y alcalde; su resguardo de dos comandantes, 10 celadores, 2 patronos y 12 marineros con 2 falúas, la subcomisaría, administraciones de correos con 8 individuos titulados para sus carreras de que hacen dos en cada semana, la de naipes y papel sellado, comandancia principal, con la guarnición de la fortaleza, de una compañía de artillería y otra de infantería permanente, la plana mayor del batallón activo, la capitanía de puerto y médico de la plaza.”¹⁰⁰

En ese mismo año de 1856 existían algunos edificios públicos como la casa municipal y el galerón o despacho de la aduana marítima. La construcción de un muelle para la carga y descarga de los buques dio inicio a principios de la década de 1850, pero se suspendió en 1853 por los movimientos políticos.¹⁰¹

⁹⁹ Humboldt, *Observaciones*, 1998; Pavía, “Era”, 1998; Fossey, *Viaje*, 1994.

¹⁰⁰ Del Toro y de la Barrera, “Noticia”, 1859, p. 414.

¹⁰¹ Siliceo, *Memoria*, 1857, p. 28.

No obstante lo anterior, la inexistencia de un muelle en Acapulco nunca fue un impedimento para el tráfico marítimo, pues las embarcaciones podían anclar en la bahía, muy cerca de la playa. Una vez que un barco llegaba era abastecido de insumos, combustible y cargamento a través de pequeños botes y barcazas que hacían los traslados entre la orilla y la embarcación, incluidos los pasajeros. Más tarde, hacia fines de la década de 1880 se construyó un muelle fiscal donde desembarcaban pasajeros y mercancías, pero no era utilizado para el atraque de los buques, pues estos seguían anclando en la bahía.¹⁰²

El espacio urbano de Acapulco estuvo determinado por la ubicación de su costa, cuyos 8 kilómetros de largo imprimieron a la ciudad una organización específica, con una traza cuadrangular de norte a sur. Esto se aprecia en un plano de 1889, donde se ve que al suroeste del fuerte de San Diego, cerca de la costa y siguiendo una cuadrícula definida, se establecieron los principales edificios que daban vida al puerto: la casa municipal, juzgados civil y de primera instancia, la aduana marítima y su galerón, la capitanía de puerto, la agencia de navegación, la comandancia militar, las administraciones de correos y telégrafos, las escuelas de niños y niñas (figura 7.1).¹⁰³

En el centro de la ciudad, cerca del muelle fiscal se encontraban la iglesia, la plaza de Alvarez y el mercado; más lejos estaban la plaza de Zaragoza y el cementerio. En el lado sur de la bahía se encontraban las instalaciones de la *Pacific Mail Steamship Company*, que incluían los talleres de la empresa, un depósito de agua y un muelle. En el puerto había además representaciones consulares de Estados Unidos, Guatemala, Inglaterra y Colombia.¹⁰⁴

¹⁰² *Ibid.*, p.128. En 1926 se terminó el muelle de pasajeros y carga, de 125 m de largo, de madera, en el cual podían atracar embarcaciones de hasta 2,000 toneladas. de la Peña, *Guerrero*, 1949, v. 1. p. 514.

¹⁰³ Enrique Lallier, “Plano topográfico de la ciudad y puerto de Acapulco”, 1889, Colección Orozco y Berra, Guerrero, MMOB, varilla 1, 1717, no. 36, heliográfica azul, escala 1:2000.

¹⁰⁴ *Ibid.*

Sobre algunos servicios públicos, Rivera Cambas informaba en 1880 que el alumbrado estaba muy mal atendido “aunque hay allí constantemente muchos pasajeros, ya del interior de la República o ya procedentes de San Francisco California y otros puertos.” Referente a la salubridad, agregaba que realizaban “trabajos para la desecación de los pantanos y canalización para el desagüe de las lagunas que se forman en algunas partes de la ciudad.” Algunas mejoras, sin embargo, ya se habían obtenido, tales como “el terraplén de la calle Barrio Nuevo, la introducción de agua potable y la desecación de lagunas y pantanos.”¹⁰⁵

El agua potable para el puerto de Acapulco se obtenía del cerro de la “Mira”, donde se encontraban los principales agujajes para el abastecimiento del vecindario. De ese mismo cerro la población obtenía maderas y materiales de construcción.¹⁰⁶

Durante prácticamente todo el siglo XIX no existieron en Acapulco vehículos de ruedas y, por tanto, sus calles no contaban con pavimento, salvo adoquín en algunas de ellas. Generalmente la gente caminaba dentro de la ciudad, aunque el medio de transporte más común eran los burros, incluso ya entrado el siglo XX.¹⁰⁷

¹⁰⁵ Rivera, *México*, 1967, v. 3, p. 353.

¹⁰⁶ *Ibid.* p. 352.

¹⁰⁷ En 1936 la presencia de automóviles en el puerto era escasa, la mayoría de los habitantes seguían utilizando burros. Lemert and Lemert, “Acapulco”, 1936, p. 42.

f) Hinterland o zona de influencia del puerto

En la segunda mitad del siglo XIX Acapulco fue el puerto más importante del estado de Guerrero. Con la estación de carbón, los productos de comercio que ofrecía a los transeúntes y con su participación en el comercio exterior, Acapulco mantuvo una función como puerto de tránsito y centro de conexión de espacios internacionales en el Pacífico. Además, era un sitio de circulación de mercancías importantísimo en el sur de Guerrero, pues a través del puerto se comercializaba la producción agrícola de los lugares cercanos, y proveía a la región de productos que llegaban de otros sitios costeros y del extranjero.

Los pueblos aledaños al puerto estaban intrínsecamente ligados a la actividad mercantil del mismo, situación que había sido heredada de la época colonial. Desde los orígenes de Acapulco, la presencia del galeón de Manila suscitó un sistema de intercambios determinado por la llegada anual del galeón y la instalación de la feria de Acapulco que atraía a comerciantes del centro y sur del territorio novohispano.¹⁰⁸

A fines del siglo XVIII el puerto experimentó un crecimiento que se debió a un aumento del comercio con Filipinas, a la entrada de cacao de Guayaquil, a la exención del pago de alcabalas y al crecimiento de población por el cultivo del algodón en zonas aledañas al puerto.¹⁰⁹ En aquella época la mayor parte de los víveres para abastecer a los pobladores de Acapulco provenía de las poblaciones cercanas, “rancheros y campesinos de Coyuca, la Sabana, zona de Ayutla, vendían en el puerto maíz, frijol, arroz, sandías, cocos, plátanos y verduras.¹¹⁰

¹⁰⁸ Sobre detalles del galeón de Manila y la feria de Acapulco, véase Yuste, *Comercio*, 1984.

¹⁰⁹ Hernández, *Raíces*, 2001, p. 135.

¹¹⁰ *Ibid*, p. 136.

De lugares un poco más lejanos como de Chilapa y Tixtla se llevaban azúcar, panocha, garbanzo, manteca de cerdo, jabón y mezcal. De estas poblaciones también salían los arrieros para el traslado de mercancías, ya fueran las de origen asiático o el algodón y el cacao, que se enviaban empacados en petates producidos en aquellas regiones. Productos comestibles como aceite y jamón llegaban a Acapulco desde la ciudad de México. Todo esto ocurría en la época de la feria y de la cosecha de algodón, que a menudo coincidían, por lo que pueblos vecinos de Acapulco y de Chilapa y Tixtla, “se trasladaban casi en su totalidad al puerto.”¹¹¹

Una de las razones de que esto sucediera así era que las tierras del puerto no eran productivas para la agricultura, sólo en algunas partes se sembraban algunas milpas. En un testimonio del siglo XVIII se aseguraba que “los indígenas vivían en sus pueblos y sólo entraban y salían a conducir y vender legumbres, semillas, loza y demás efectos que producían en sus territorios, porque este puerto [Acapulco] carecía de todo género de víveres.”¹¹²

Estas prácticas prevalecieron a lo largo del siglo XIX, de tal forma que el área que servía Acapulco era mucho mayor al promedio de 3,000 a 5,000 habitantes registrados en las estadísticas oficiales. El distrito de Tabares, al cual pertenecía el puerto, tenía una población de 23,634 en 1858.¹¹³ Este distrito se componía de diversas localidades comunicadas entre sí a través de caminos vecinales. La mayoría de los habitantes de aquellos pueblos se dedicaban a la siembra de productos agrícolas y a la ganadería; las cosechas se distribuían en Acapulco, ya fuera para el consumo local o para su exportación a otros lugares, para el rancho de las embarcaciones mercantes y de guerra, para los viajeros en tránsito o para los servicios del puerto. Es decir, había un mercado suficiente para la venta de las producciones de los pueblos cercanos, ya acostumbrados a trasladarse a la costa.

¹¹¹ *Ibid*, p. 136.

¹¹² Citado por Pavía, “Era”, 1998, p. 279.

¹¹³ García, *Atlas*, 1989. Del Toro y de la Barrera, “Noticia”, 1859. La cifra de 23,625 corresponde a 1857.

En 1844 un visitante que llegó a Acapulco, Mathieu de Fossey, mencionaba que los indios eran apáticos, y que una vez en su petate era “difícil hacerlos levantar [...] Nunca pudo conseguir un amigo mío que uno de ellos fuese por leche a un cuarto de legua [1 km] de allí, aunque le fue progresivamente ofreciendo hasta tres pesos por el viaje. El mismo indio, sin embargo, irá a veces a diez leguas [41.9 km] a vender plátanos o sandías por dos o tres reales ¡rara consecuencia!”¹¹⁴

Esta observación nos da una idea aproximada de la movilidad de la gente y muestra el arraigo de una dinámica a la que estaban acostumbrados los habitantes de la costa. Es posible que durante todo el siglo XIX la gente llegada al puerto de Acapulco proviniera, como antes, desde zonas tan alejadas como Tlapa, Chilapa y Tixtla. De este último lugar se comerciaban con el puerto zapatos, machetes, y de Atliaca y Apango se vendían petates de palma en Acapulco.¹¹⁵ Sin embargo, el *hinterland* inmediato del puerto estaba constituido por las localidades pertenecientes al Distrito de Tabares.

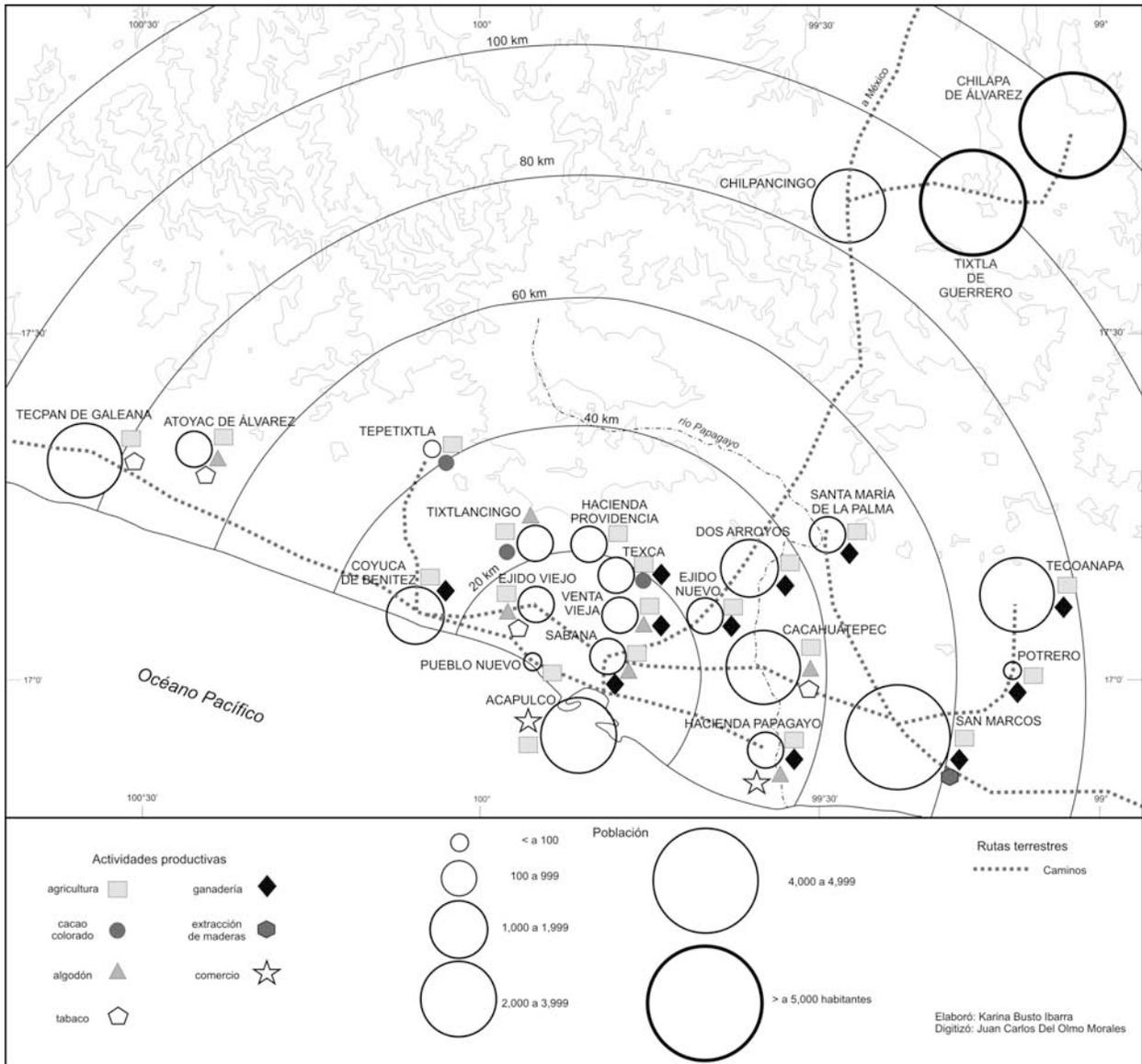
En 1857 pertenecían a este distrito las poblaciones de Acapulco, Paso de la Sabana, Venta Vieja, Papagayo, Solapa, Ejido Viejo, Coyuca de Benítez, Tixtlancingo, Tepetixtla, Hacienda de la Providencia, Texca y la municipalidad de San Marcos, compuesta a su vez por las localidades de San Marcos, Potrero, Tecoaapa, Santa María de la Palma, Dos-Arroyos, Ejido Nuevo y Cacahuatpec¹¹⁶ (mapa 7.1).

¹¹⁴ Fossey, *Viaje*, 1994, p. 165.

¹¹⁵ Pavía, *Anhelos*, 2001, p. 391.

¹¹⁶ Del Toro y de la Barrera, “Noticia”, 1859.

Mapa 7.1
HINTERLAND DEL PUERTO DE ACAPULCO



Elaborado a partir del Toro y de la Barrera, "Noticia", 1859.

De estos, sólo Acapulco y Coyuca de Benitez se clasificaban como ciudades, todos los demás eran pueblos, rancherías, cuadrillas o congregaciones. De ellos vale la pena destacar aquellas localidades cuyas actividades productivas se centraban en el cultivo de algodón y la ganadería. Los pueblos algodoneiros eran Ejido Viejo, Venta Vieja, Papagayo, Sabana, Tixtlancingo y Cacahuatpec; en la Costa Grande los sitios que dependían del puerto de Acapulco para la comercialización de su producto eran principalmente Atoyac y Tecpan. La otra zona algodoneira, pero más bien vinculada al comercio terrestre con Michoacán era Zacatula, al norte de Zihuatanejo y poco relacionada con el puerto de Acapulco.

La principal zona ganadera de la región era la municipalidad de San Marcos, que se componía de la hacienda del mismo nombre, Pueblo Nuevo, Ejido Nuevo, Tecoanapa, El Potrero, Cacahuatpec, Santa María de la Palma, Dos Arroyos y 16 cuadrillas y rancherías. En todos ellos, a excepción de Cacahuatpec, se practicaba la ganadería. Los pobladores de Tecoanapa, de origen indígena, se dedicaban a curtir pieles, al cultivo del maíz y de arroz, cuyas cosechas, por cierto, se enviaban a otros puntos del estado de Guerrero y a los puertos de Acapulco, Mazatlán, Altata, Guaymas y los de Baja California.¹¹⁷

En otros pueblos como Ejido Viejo, Venta Vieja, Texca, Papagayo, Sabana, Tepetitla, Cacahuatpec, Santa María de la palma y Dos Arroyos había árboles frutales, cuyos productos se llevaban al puerto de Acapulco. Según tenemos noticia, las frutas llegaban de lugares no más lejanos a 65 kilómetros, debido a la falta de caminos carreteros.

El caso de San Marcos es interesante. Aunque se trataba de una población mayor a la de Acapulco, pues contaba con 4,500 habitantes en 1857, era considerado pueblo y estaba

¹¹⁷ Esta gente era afecta “a las carreras de caballos, lides de gallos y al baile; viven en la más completa ignorancia y no tienen aptitud para el desempeño de los cargos municipales”, del Toro y de la Barrera, “Noticia”, 1859.

compuesto, en su mayoría, de gente de origen africano.¹¹⁸ La génesis de esta localidad se remonta a fines del siglo XVII, cuando se estableció una hacienda del mismo nombre dedicada a la extracción de sal, a la cría de ganado y al cultivo de algodón. La ganadería era una de las actividades más diversificadas, pues a la vez que se utilizaba en la producción de carne, pieles, cueros, también se criaban animales para dedicarlos al transporte (arriería).¹¹⁹ Estas labores en San Marcos continuaron siendo las más importantes hasta el siglo XIX y mantuvo su población mulata porque desde la época de la fundación de la hacienda, los españoles llevaron mano de obra esclava por la falta de pobladores indígenas.

La fertilidad de todas las tierras aledañas al puerto, la localización de agua para consumo humano, para la agricultura y la ganadería eran factores que garantizaban la producción, aunque ésta no se desarrolló en gran escala. Salvo el algodón, las frutas, las pieles y las maderas, que eran productos de exportación, muchos de los pueblos dedicaban la cosecha de sus cultivos para su propio consumo. Quizá esta fue una de las razones que limitaron el tránsito de pueblos a ciudades, dejando en este rango solo a Acapulco, principal plaza comercial, y a Coyuca de Benítez, considerada ciudad con funciones administrativas a partir de 1852.¹²⁰

En las siguientes páginas veremos cómo eran las comunicaciones marítimas y terrestres que permitían la movilidad de las personas y los productos, misma que imprimía un dinamismo particular al puerto de Acapulco y su *hinterland*.

¹¹⁸ Rivera, *México*, 1967, v. 3, p. 359.

¹¹⁹ Hernández, "Extranjeros", 2001.

¹²⁰ Del Toro y de la Barrera, "Noticia", 1859, p. 420.

g) *Comunicaciones internas y externas*

La comunicación entre Acapulco y los pueblos cercanos se practicaba a pie o mediante el uso de animales, para transportar gente y mercancías. La situación geográfica del estado de Guerrero, atravesado en su parte sur por la Sierra Madre obstaculizó durante mucho tiempo la llegada de medios de transporte modernos, como el ferrocarril. A lo largo del siglo XIX existieron múltiples intentos por fomentar su construcción, pero nunca logró tenderse una línea de la Ciudad de México a Acapulco, como se había proyectado.¹²¹

Si bien no se contaba con transporte terrestre moderno, la arriería, principal medio de comunicación en el estado de Guerrero, siguió funcionando como lo había hecho durante siglos. Esto quiere decir que el estado, con todo y sus medios de transporte tradicionales, se mantuvo comunicado a través de caminos vecinales.

Los principales caminos que comunicaban al puerto de Acapulco tierra adentro eran los del trayecto a la ciudad de México, a la Costa Grande y a la Costa Chica. El primero pasaba por Venta Vieja, Venta del Ejido, Arroyos y Dos Caminos, hasta Chilpancingo, desde donde continuaba hacia la capital.¹²² El segundo conducía a la Costa Grande a través de Sabana, Ejido Viejo y Coyuca de Benitez, mientras el último lo hacía siguiendo el camino a Costa Chica por Sabana, Cacahuatpec y San Marcos. Estos caminos eran de herradura, que sólo se podían transitar caminando o en bestias, y necesitaban constantes reparaciones, sobre todo después de la época de lluvias (mapa 7.1).

¹²¹ Miranda, *Economía*, 1992.

¹²² El itinerario completo de esta ruta era el siguiente: Acapulco-Venta Vieja-Venta del Ejido-Dos Arroyos-Los Pozuelos-Venta de Palo Gordo-Dos Caminos-Hacienda de Buenavista-Hacienda de Hacahuizotla-Chilpancingo-Zumpango-Venta del Zopilote-Mescala-Venta de Estola-Venta de Palula-Tepecoacuilco-México, cuyo recorrido total era de 110 leguas (aproximadamente 460 kilómetros). Hermosa, *Manual*, 1857.

Pese a ello, los intercambios entre Acapulco y su *hinterland* se realizaban por medio de la arriería. En el puerto las mulas de carga eran prácticamente el único método para el transporte de mercancías. En 1871 un visitante observó que frecuentemente las mulas llegaban a la playa cargadas de paquetes con diversos artículos necesarios para proveer a los barcos, y luego mencionaba que ahí “casi todo” se transportaba en ellas.¹²³

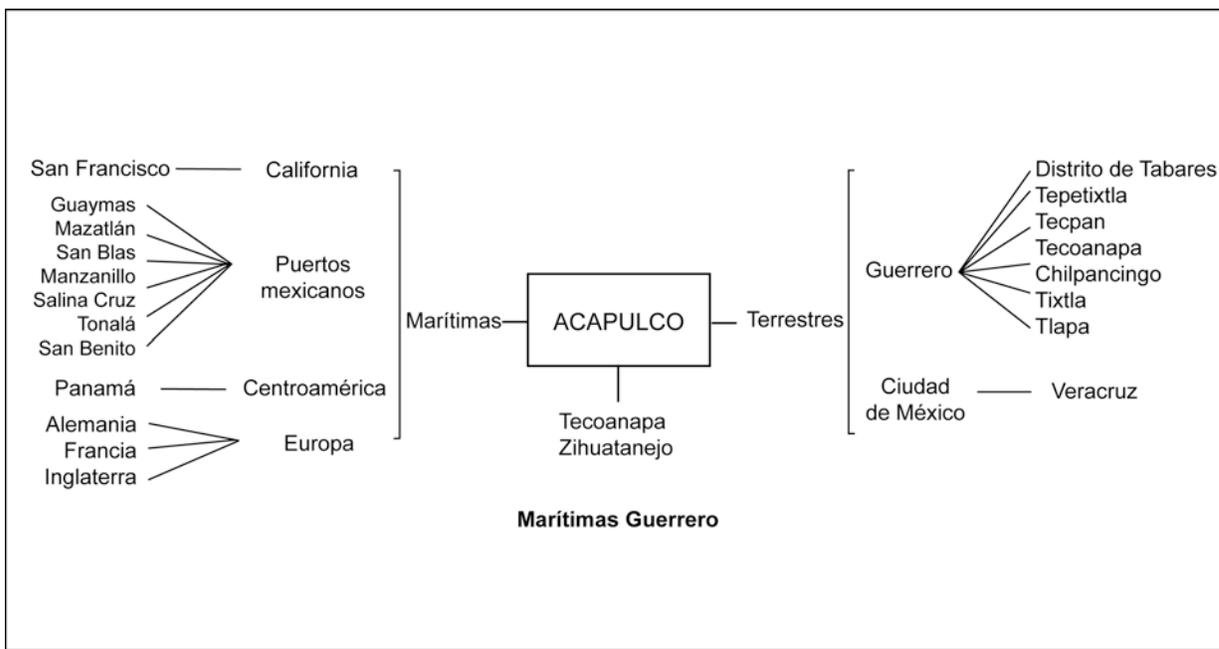
La comunicación terrestre no constituía el único medio entre Acapulco y su región. También se utilizaba el medio marítimo para las zonas más alejadas del puerto, como Zihuatanejo, y Barra de Tecoaapa, que eran a su vez puertos dependientes de la aduana marítima de Acapulco. Además, existió un intenso tráfico de cabotaje con Tehuantepec, Tonalá y San Benito, así como transporte marítimo con otros puertos del Pacífico, como Manzanillo, San Blas, Mazatlán y Guaymas (figura 7.2).

A través de las rutas marítimas, Acapulco y otros puertos mexicanos se incorporaban al mercado nacional. El hecho de que por barcos se enviaban de Acapulco cargamentos de algodón a los puertos de Mazatlán o San Blas para su distribución en las fábricas de algodón de Tepic, Guadalajara y Colima, es un ejemplo de que el comercio interno no debe analizarse sólo desde la óptica del transporte terrestre. Por el contrario, el análisis del espacio del Pacífico mexicano abre una nueva perspectiva sobre la integración del mercado en su conjunto.

Por otra parte, aparentemente el uso de medios de transporte tradicionales contribuyó a que Acapulco se quedara atrás en el camino a la modernización que otros puertos del Pacífico sí experimentaron. Durante muchos años se buscó llevar a cabo el proyecto de construir un ferrocarril que uniera al puerto de Acapulco con la ciudad de México, sin embargo esto no se pudo concretar y ni siquiera fue posible realizar mejoras al camino carretero para introducir el servicio de diligencias como se hizo en otras zonas del país durante el siglo XIX

¹²³ Greeley, “Scenes”, 1871.

Figura 7.2
REDES DE COMERCIO MARÍTIMAS Y TERRESTRES DEL PUERTO DE ACAPULCO



Así, lejos de ocurrir un estancamiento casi absoluto desde 1815, año de la última visita del galeón de Manila, como ha propuesto la historiografía tradicional,¹²⁴ el puerto de Acapulco continuó con la dinámica regional que había experimentado desde tiempos coloniales. Con la gran diferencia de que a partir de 1848 la visita de embarcación es extranjeras al puerto se hizo más frecuente por la presencia de vapores de compañías navieras que se detenían en Acapulco por lo menos dos veces al mes. La llegada veleros y vapores, mercantes y de guerra, aseguraba el movimiento mercantil en el puerto y sus alrededores.

¹²⁴ La única excepción a esta visión es el estudio de Pavía Miller, quien reconoce que la región de Acapulco tuvo una “actividad económica nutrida, no acorde con la supuesta decadencia que la historiografía contemporánea ha atribuido a ese puerto en el México independiente.” Acapulco fue “centro de consumo y comercio de la producción de varias de las regiones surianas, así como lugar que demandaba de muchos servicios y, por tanto, ofrecía trabajo a gran cantidad de personas, lo que favorecía la inmigración.”, Pavía, *Anhelos*, 2001, p. 268.

A fines de la década de 1920 se concluyó el camino carretero que finalmente unió a la costa guerrerense con la ciudad de México.¹²⁵ La carretera fue inaugurada el 11 de noviembre de 1927, con una longitud de 458 kilómetros, de los cuales 47 correspondían al Distrito Federal, partiendo de la puerta central del Palacio Nacional; 130 al estado de Morelos y 328 al de Guerrero.¹²⁶

Además de la carretera, la comunicación aérea empezó a adquirir cada vez mayor importancia en Acapulco, de tal manera que después de la llegada de estos medios de transporte empezó una nueva fase en el desarrollo del puerto guerrerense. En décadas posteriores sería el turismo la actividad productiva que recibiría un fuerte impulso.¹²⁷

¹²⁵ Robles, *Acapulco*, 1978, p. 86.

¹²⁶ López, *Diccionario*, 1942, p. 129. La llegada de la nueva carretera al puerto no tuvo un efecto inmediato, pero pocos años más adelante el turismo se convirtió en uno de los principales atractivos. Después de algunas mejoras a la carretera en 1936, Acapulco fue visitado por mexicanos de la ciudad de México y después por viajeros de procedencia internacional. En la década de 1930 se construyó infraestructura para el sostén de esta nueva actividad económica, se construyeron grandes hoteles y se abrieron otras zonas de la ciudad.

¹²⁷ Durante los sexenios de Manuel Ávila Camacho y Miguel se dio un impulso importante al turismo de Acapulco. Niblo y Niblo, "Acapulco", 2008.

TERCERA PARTE

DINÁMICA COMERCIAL Y NAVEGACIÓN EN LOS PUERTOS MEXICANOS

En los capítulos precedentes se han abordado distintas temáticas que sirven para comprender mejor las transformaciones espaciales del Pacífico mexicano en el periodo de 1848 a 1927. En la primera parte de la investigación se explicaba que este proceso no podía entenderse sin considerar el marco nacional e internacional de las comunicaciones y apertura de rutas que modificaron los patrones de los intercambios y crearon nuevas redes comerciales. En la segunda parte se abordaron ejemplos específicos de la evolución de tres puertos estratégicos para mantener los vínculos marítimos en el eje San Francisco–Panamá.

Hasta el momento no se ha explicado cómo funcionó, en su plenitud, el sistema portuario del Pacífico planteado en el capítulo 4, de tal manera que esta última parte se dedica a la dinámica comercial y a la navegación en los puertos mexicanos. El interés fundamental al analizar estos componentes es examinar cómo cada lugar cumplió con una función específica dentro de su espacio de influencia y cómo todos ellos tuvieron sus propios ciclos de auge y decadencia, generalmente relacionados entre sí.

Aquí se analizan los intercambios comerciales, el movimiento marítimo y el crecimiento demográfico que experimentaron los nodos primarios, estratégicos, secundarios y de escala. Se estudian las tres variables para cada tipo de nodo y se presentan en orden de jerarquía y de antigüedad, según su importancia marítima y comercial. Al final se examina con detalle el movimiento marítimo del puerto primario (Mazatlán) y de los estratégicos (Acapulco y Salina Cruz).

Finalmente, en último capítulo de la tesis se incorpora el análisis de algunos elementos esenciales para entender la dinámica portuaria. Se analizan brevemente las mercancías y las rutas del comercio de cabotaje, se examinan datos sobre el costo de los fletes en los intercambios internacionales, y se presentan dos casos de infraestructura portuaria e innovación tecnológica, Manzanillo y Salina Cruz.

CAPÍTULO VIII

MOVIMIENTO MARÍTIMO E INTERCAMBIOS COMERCIALES

El movimiento marítimo y los intercambios mercantiles, aunados a la población, son indicadores que permiten medir la jerarquía de los puertos que forman parte del sistema de navegación del Pacífico. A través de estas variables también es posible observar los ciclos de auge y decadencia de los puertos, que a su vez manifiesta la dinámica portuaria de este espacio y la interrelación entre sus componentes.

Si entendemos el funcionamiento de los puertos del Pacífico como un sistema, como hemos visto en el capítulo cuarto, entonces debemos considerar que el devenir de cada uno de ellos se encuentra interrelacionado. Los ciclos de desarrollo de cada puerto obedecen a factores internos y externos, es decir, estos pueden deberse a algún hecho en específico en cada lugar y al mismo tiempo es posible apreciar un impacto sobre otro puerto. Ejemplo de ello es la correlación entre un sitio que experimenta un paulatino crecimiento en comercio y navegación, y otro donde se aprecia una tendencia hacia la disminución en sus actividades. Existen casos también en los que los factores provienen de otros elementos que nada tienen que ver con la actividad naviera, tales como la apertura de rutas e introducción de medios de transporte terrestre en competencia con los marítimos.

En este capítulo se analizarán los ciclos de desarrollo de los puertos del Pacífico que se han detectado como primarios, estratégicos, secundarios y de escala. Para ello se tomarán en cuenta tres variables: el comercio exterior (monto total de las importaciones y exportaciones en cada puerto), el movimiento marítimo (entradas y salidas de embarcaciones de vela y de vapor, tonelaje, y nacionalidad de los buques); finalmente, el comportamiento demográfico (número

de habitantes en los puertos), para los sitios donde exista información disponible.

Este capítulo se divide en tres apartados. En el primero se presenta una nota sobre las fuentes cuantitativas utilizadas en el presente análisis, que también hace uso de otras fuentes de tipo cualitativo que podrán consultarse en las referencias correspondientes. El segundo se dedica al comercio exterior y la navegación; en él se examinan los datos de las tres variables mencionadas, presentándose en orden de jerarquía portuaria, es decir, primero los primarios (Mazatlán), luego los estratégicas (Acapulco y Salina Cruz), y más adelante los secundarios (Guaymas, La Paz, Manzanillo, San Blas, Santa Rosalía), y los de escala (Bahía Magdalena, Ensenada, Altata, Topolobampo, Puerto Ángel, Tonalá y San Benito).

En la segunda sección se analiza detalladamente el movimiento marítimo de tres puertos: Mazatlán, Acapulco y Salina Cruz. La motivación para enfocarnos sólo en estos sitios es que todos ellos se encontraban ligados directamente al tráfico internacional y, por tanto, constituyeron piezas fundamentales dentro del sistema del Pacífico.

Considerando lo anterior, el interés fundamental se encuentra en analizar las etapas de cambio tecnológico en las comunicaciones marítimas, comparar el movimiento marítimo y comercial entre los puertos para determinar cuál era el más importante y cuál el menos trascendente y cómo se desplazaron o complementaron unos con otros. También es de interés detectar dónde se presenció la mayor circulación de mercancías y determinar los ciclos de esplendor o deterioro de los puertos.

1. Nota sobre las fuentes cuantitativas

Antes de proseguir es necesario hacer una anotación sobre las fuentes. Las gráficas que se presentan en este capítulo tienen una procedencia diversa, pero todas ellas están basadas en datos obtenidos en informes estadísticos oficiales, publicados por distintas oficinas del gobierno federal. Pese a que dichas publicaciones sólo representan la visión oficial, tienen la ventaja de mantener cierta uniformidad en los datos y de ofrecer series de información para largos periodos, a través de lo cual pueden observarse tendencias generales.

Para el comercio exterior se utilizaron fundamentalmente las *Memorias de Hacienda* (1851-52, 1855-56, 1868, 1895 (incluye los años de 1894-95 y 1893-94), 1901 (incluye los años de 1896-97 y 1897-98); la *Noticia de importación y exportación de mercancías* (1872-73, 1873-74, 1874-75); la *Estadística General de la República Mexicana* (1876-77), la obra de Antonio García Cubas, *Mexico: its trade, industries and resources* (1888-89), la *Noticia de la exportación de mercancías* (1880-81, 1881-82, 1882-83, 1883-84, 1884-85, 1885-86, 1886-87, 1887-88, 1888-89, 1889-90, 1890-91, 1891-92); el *Boletín de Estadística Fiscal* (1898-99); el *Anuario de Estadística Fiscal* 1913 (incluye los años fiscales de 1902-03, 1903-04, 1904-05, 1905-06, 1906-07, 1907-08, 1908-09, 1910-11, 1911-12, 1912-13), 1922 (incluye los años de 1918 y 1919); el *Mexican Yearbook*, 1922 (datos para el año de 1921); y el *Anuario Estadístico. Comercio y Navegación*, 1926 (incluye datos de 1925 y 1926).

En lo que se refiere al comercio exterior, se ha considerado la información de importaciones y exportaciones obtenidos en los registros mencionados. De estas dos variables, contamos con una serie más completa para las exportaciones y con algunos datos aislados en algunos años. Para los años fiscales de 1876-77 a 1891-92, solo se cuenta con datos de

exportaciones, mientras que para 1868, 1872-73, 1873-74 y 1874-75 los datos corresponden a la importación. A partir de 1893-94 hasta 1929, se tiene un registro completo tanto de las importaciones como de las exportaciones.

El análisis del comercio exterior está basado en dos aspectos. El primero de ellos es que el interés de este trabajo surge precisamente del estudio de los puertos del Pacífico mexicano en el contexto internacional, que se reactiva a partir del surgimiento del eje de comunicación San Francisco-Panamá. El segundo es que esta variable comercial, además de que se encuentra registrada de manera sistemática para ciertos periodos, da cuenta del papel de los puertos en la balanza comercial del país, lo cual explica la importancia del sector exportador en zonas que aparentemente se encontraban marginadas del resto de la nación.

Por otra parte, las fuentes que proporcionan datos sobre el movimiento marítimo son el *Boletín de la Dirección General de Estadística*, para los años de 1884 a 1890; el *Anuario Estadístico de la República Mexicana*, para el periodo de 1893 a 1905; el *Anuario de Estadística Fiscal*, para 1911-12, 1912-13, 1918 y 1919; y el *Anuario Estadístico del Comercio Exterior*, para 1924 y 1926. Algunos otros años se obtuvieron de fuentes como la *Guía de forasteros y repertorio de conocimientos útiles*, de Juan Nepomuceno Almonte, en particular el año de 1851; o para 1873-74 de la *Memoria de Hacienda* y la *Estadística de la República Mexicana* para 1876-77.

Del movimiento marítimo se cuenta con información sistemática para los periodos de 1884 a 1890, de 1893 a 1896, de 1898 a 1905, y los años de 1911-12, 1912-13, 1918, 1919, 1924 y 1926. De tal manera que todos los análisis aquí presentados se sustentan en las cifras proporcionadas en estos años, salvo en algunos casos en que no existen datos, lo cual será señalado oportunamente.

Para el movimiento marítimo, se ha optado por presentar gráficas generales, donde se muestran en conjunto los datos de comercio exterior y la navegación. En este caso se han tomado en cuenta los datos del número total de barcos que entraron y salieron de los puertos en cada año. Se han considerado sólo los años para los cuales se cuenta con información de ambas variables (comercio exterior y movimiento marítimo), y se presentan todos los puertos con una breve descripción de cuál fue la tendencia general del comercio y la navegación durante el periodo analizado.

A diferencia de las variables anteriores para las que existen algunas series, los datos sobre población se han obtenido de distintas fuentes, que por su diversidad de origen se incluyen al pie de la figura correspondiente.

No obstante la falta de una serie completa para todo el periodo de estudio, es importante mostrar el conjunto de datos que permitan observar las tendencias más relevantes del tráfico marítimo y comercial en el Pacífico. A través de lo cual será posible detectar las jerarquías portuarias y el papel de los puertos dentro del sistema de navegación, del cual forman parte.

2. Comercio exterior y navegación

El estudio del movimiento de altura y cabotaje es de gran relevancia para el presente trabajo, pues permite observar la dinámica portuaria a través de un acercamiento más profundo. Por un lado, tenemos el volumen de embarcaciones que entran y salen del puerto; por otro, el tipo de barcos utilizados en la navegación. Esto, a su vez, refleja los cambios introducidos con la tecnología del vapor hacia fines del siglo XIX.

Aunado a lo anterior, el análisis de la información permite corroborar la función del puerto en el comercio nacional o extranjero. En algunos casos es determinante la relación de los puertos con otros países, mientras que en otros es evidente que los puertos se relacionan más con su entorno inmediato o nacional a través del comercio de cabotaje.

En este apartado intentamos dar una explicación individual para cada puerto, empezaremos por Mazatlán, el cual presenta una mayor jerarquía a lo largo del periodo de estudio. Por tal razón a partir de las cifras de Mazatlán se han trazado las escalas de la suma de importaciones y exportaciones, así como la entrada y salida del número total de barcos registrados por año.

A pesar de las diferencias mencionadas en cuanto a la relación entre comercio exterior y navegación, existe una correlación evidente entre ambos casos. Esta misma correlación se aprecia en otros puertos que tienen una actividad marítima ligada al tráfico internacional. Tal es el caso de Acapulco y Salina Cruz.

a) Los puertos primarios y estratégicos

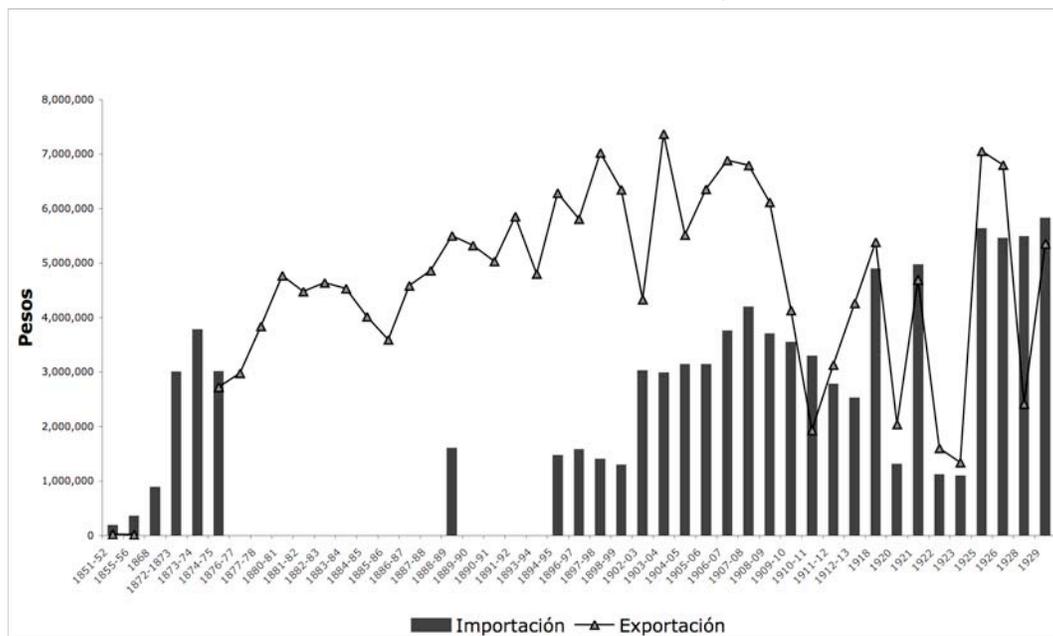
Mazatlán

Mazatlán fue el puerto de mayor importancia durante el periodo de estudio. Las tres variables analizadas, comercio exterior, movimiento marítimo y población, demuestran que este sitio mantuvo su jerarquía con respecto a los demás.

En cuanto a su comercio exterior, es interesante notar que prácticamente durante todos los años el volumen de exportaciones rebasó a las importaciones. En los primeros años, el registro más bajo de exportaciones ocurrió en 1874-75 pero a partir del siguiente año fiscal se observa un aumento en este rubro que se mantiene relativamente estable hasta 1885-86, cuando se presenta de nuevo una caída. Durante los siguientes años es visible una caída en 1893-94, otra más en 1902-03 de la que hay una recuperación, pues las exportaciones llegan a más de 7 millones de pesos en el año fiscal de 1903-04 (gráfica 8.1).

La caída más estrepitosa en Mazatlán ocurre en el año fiscal de 1910-11, que coincide justamente con el estallido del movimiento revolucionario. Una breve recuperación se da en los próximos años, pero las exportaciones vuelven a desplomarse en 1920, con una leve recuperación en 1921. De nuevo se aprecia una caída en 1922 y 1923, de la cual hay un ascenso en 1926, una caída en 1928 y una recuperación en 1929.

Gráfica 8.1
COMERCIO EXTERIOR DE MAZATLÁN, 1851-1929



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

El comportamiento de las importaciones presenta un ciclo distinto. Si bien no contamos con datos para los años de 1876-77 a 1893-93 (con excepción de 1888-89), las cifras disponibles expresan un ascenso en importaciones entre 1851 y 1874-75. El volumen de las importaciones es menor en 1888-89 y en 1894-95. hasta 1898-99. Sólo hay una recuperación en 1902-03, cuando se alcanzan más de 3 millones de pesos en importaciones, y se mantiene más o menos estable hasta 1905-1906. Luego se observa un pico en 1907-08 (arriba de 4 millones) y en los siguientes años una paulatina disminución que continúa con las misma tendencia hasta 1912-13.

Es notoria la diferencia con las exportaciones en el año de 1910-11, pues mientras estas caen, las importaciones se mantienen en un nivel similar al de años previos. Es decir, al parecer el movimiento revolucionario afectó menos a la introducción que a la salida de mercancías. En las importaciones se presenta un punto álgido en 1918 y luego una caída estrepitosa en 1920, de

la que se recupera en 1922 y de nuevo cae en 1922 y 1923. En los siguientes años, 1925, 1926, 1928 y 1929, las importaciones aumentan a más de 5 millones y se mantienen en ese nivel hasta el último año registrado.

Es importante mencionar que el volumen del comercio exterior en Mazatlán no sólo fue significativo en el contexto del Pacífico, sino para todo el país. Durante la mayor parte del siglo XIX sus ingresos aduanales posicionaron al puerto en el segundo lugar nacional, después de Veracruz.¹ Eso fue cierto por lo menos hasta el año fiscal de 1883-84 cuando Mazatlán pasó a tercer lugar, después de Veracruz y Progreso; y en 1884-85, a cuarto sitio, después de Veracruz, Paso del Norte y Progreso.² Una vez que nuevas aduanas marítimas y fronterizas fueron abiertas, las rutas del comercio exterior se modificaron³ y Mazatlán dejó de tener un lugar privilegiado en los ingresos federales, pero siempre mantuvo su jerarquía en el Pacífico.

Ahora bien, ¿Cómo circulaban las mercancías en el puerto? Si analizamos los datos generales de navegación, observamos que durante el periodo de 1884 a 1926 el movimiento de barcos de vela y de vapor fue semejante: el 57% lo constituyeron los vapores mientras que el 43% los veleros. De estos, el 75% fueron embarcaciones nacionales y sólo el 25% extranjeras; el 90% de barcos entraron cargados de mercancías, mientras que sólo el 10% lo hizo en lastre (gráfica 8.2.)

Esto arroja algunas hipótesis sobre la navegación en el puerto de Mazatlán. Por un lado, contrario a lo que se podría pensar de la supremacía de barcos de vapor sobre los de vela, aquí vemos que ambas son utilizadas ampliamente, con una pequeña diferencia a favor de los vapores. Por otro lado, el hecho de que la mayoría de esos barcos hayan sido nacionales da cuenta de la importancia de la navegación de cabotaje en el puerto y confirma la idea de

¹ Herrera, *Comercio*, 1977.

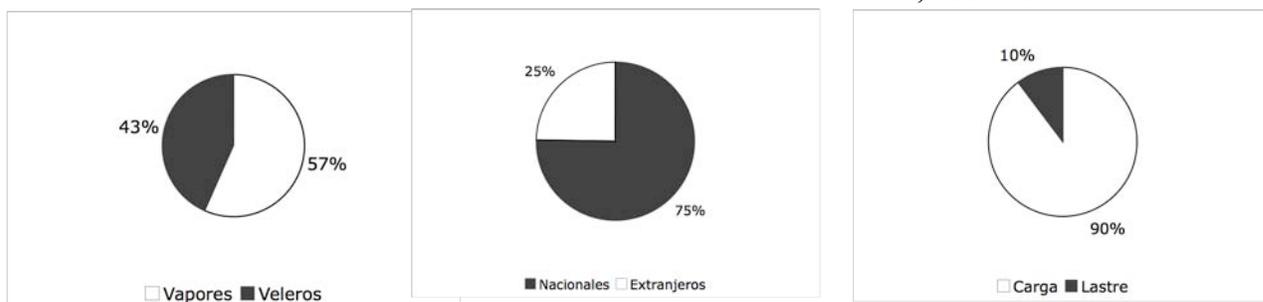
² Véanse las *Noticias de exportación*, varios años.

³ Kuntz, "Redistribución", 2000.

Mazatlán como centro distribuidor de mercancías que van no sólo a otros lugares por tierra, sino también por mar. Finalmente, la cantidad de buques cargados representa la importancia comercial del puerto, a donde los barcos llegaban con el fin de intercambiar sus productos.

Es evidente la importancia comercial de Mazatlán debido a su cercanía con los centros mineros del sur de Sinaloa, pero también como centro de distribución y de abastecimiento de un área considerable que abarcaba varios estados, a los que se podía llegar por mar o tierra.

Gráfica 8.2
COMPOSICIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE MAZATLÁN, 1884-1926



NOTA: El número total de barcos que entraron al puerto durante esos años fue de 10,818.

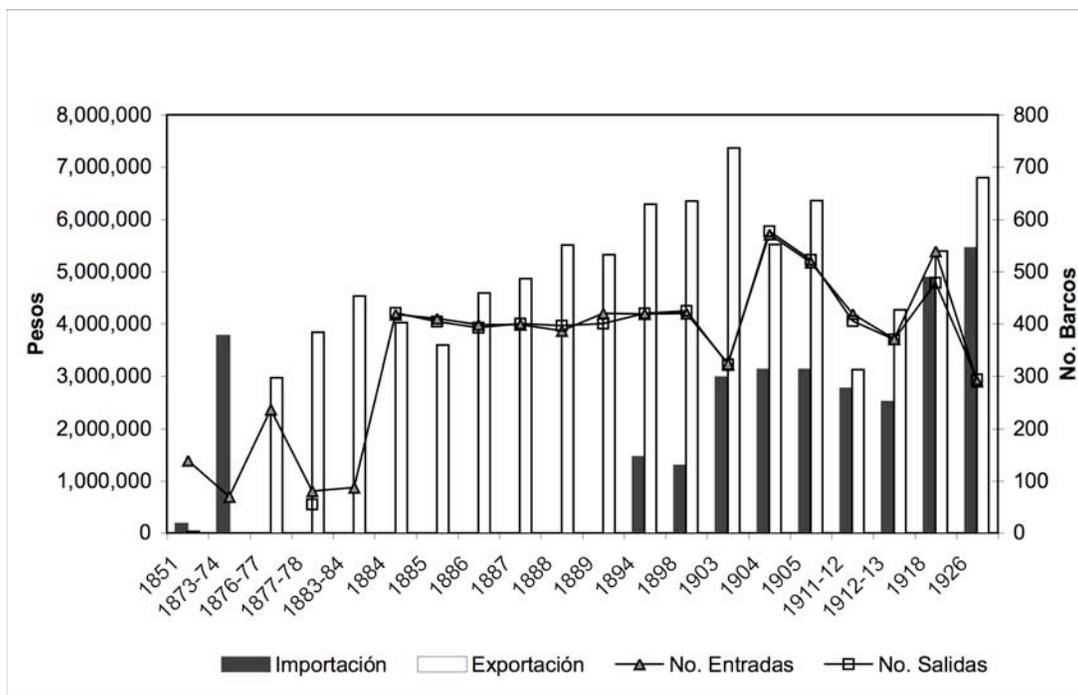
FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Si comparamos el comercio exterior y la navegación, es posible apreciar que a excepción de los primeros cinco años registrados (1851, 1873-74, 1876-77, 1877-78 y 1883-84), a partir de 1884 se muestra una relación estable entre importaciones y exportaciones (gráfica 8.3).

Una disminución en las importaciones en 1903 presenta también una baja en el número de entradas y salidas de barcos. Este año registra, al mismo tiempo, la cantidad de

exportaciones más alta para todo el periodo, que se explica por el aumento en la comercialización de metales preciosos.⁴

Gráfica 8.3
COMERCIO EXTERIOR Y NAVEGACIÓN DEL PUERTO DE MAZATLÁN



NOTA: Para los años de 1884 a 1905 se tomaron los datos del comercio exterior correspondiente a los años fiscales de 1884-85, para 1884; 1885-86, con 1885, y así sucesivamente. Esto aplica para todos las gráficas comparativas de este apartado.
FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Para el año siguiente, en 1904, se registra una baja en las exportaciones y un aumento en la navegación, y ésta última se mantiene a la baja hasta 1912-13, con un breve auge en 1918 y después una caída en 1926. Las exportaciones también registraron una baja en los años de 1911-12 y 1912-13, pero después volvieron a presentar un aumento que siguió manifestándose hasta 1918. Ciclos parecidos se encontrarán en otros puertos.

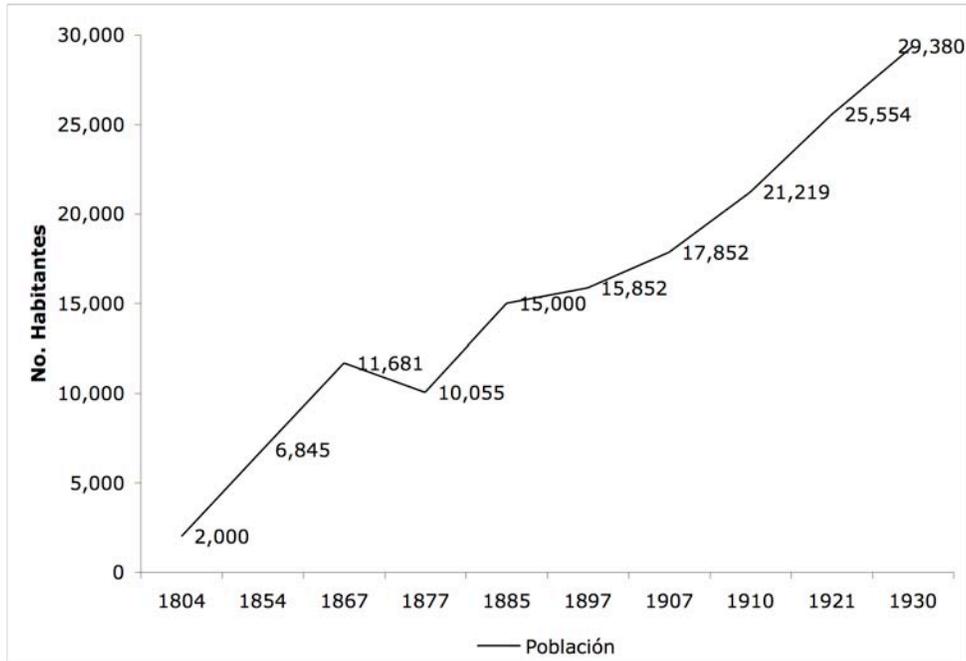
⁴ La producción de minerales en Sinaloa presenta un paulatino ascenso entre 1893 y 1902. Con una producción anual de \$1,275,259 en 1893 pasó a \$5,457,383 en 1902. Véase Romero, *Minería*, 2001, p. 178.

La última variable por analizar es la de la población. A diferencia de otros puertos en el Pacífico, la población de Mazatlán fue la más alta durante todo el periodo de estudio. En 1804 contaba con 2,000 habitantes y hacia 1867 existió una tendencia a la alza, luego un breve decaimiento en 1877 y de 1885 en adelante un ascenso paulatino hasta llegar a los casi 30,000 habitantes en 1930 (gráfica 8.4.)

Los datos sobre población se han obtenido de varias fuentes y no siempre muestran el dato exacto. Además, en Mazatlán, como en todos los demás centros portuarios, existió una población flotante que variaba entre los 300 y 4000 habitantes, misma que en ocasiones no se encuentra especificada en los censos. Por otra parte, era frecuente que los autores proporcionaran el dato correspondiente al distrito y no sólo al puerto.⁵ De cualquier manera, los datos aquí presentados son útiles para señalar la tendencia general del crecimiento demográfico de Mazatlán.

⁵ Por ejemplo, J.R. Southworth daba el dato de 34,229 habitantes, sin especificar si la cifra comprendía todo el distrito, Southworth, *Sinaloa*, 1980. Es posible suponer que esta cantidad se refería al distrito, pues en otras Fuentes hemos encontrado que la población del puerto en 1897 era de 15,852, según el *Anuario Estadístico de la República Mexicana*. Sobre otros cálculos de la población en Mazatlán véase Busto, "Mazatlán", 2006.

Gráfica 8.4
POBLACIÓN DEL PUERTO DE MAZATLÁN, 1804-1930

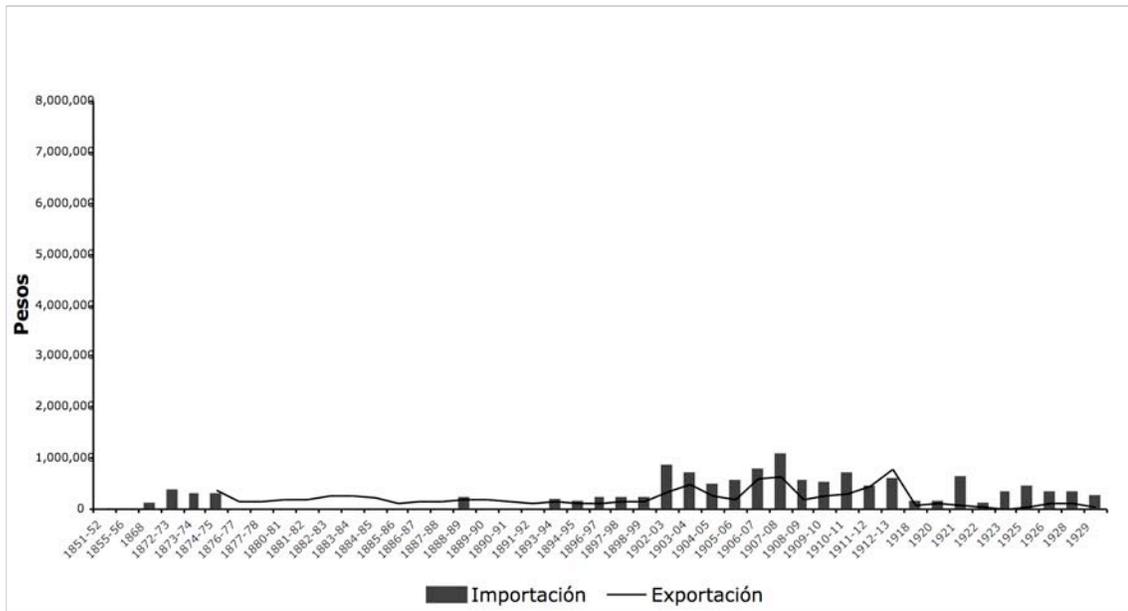


FUENTES: 1804, García, *Fundación*, 1992, p. 225; 1854: Servo, “Apuntes”, 1859; 1867, “Datos”, 1872; 1885, United States Hydrographic Office, *West*, 1887, p. 45; 1897, Población ciudad de Mazatlán, AERM, 1897, pp. 57-61; 1907, Peñafiel, *División*, 1907, p. 111; 1910, 1921 y 1930: Ibarra, “Trayectoria”, 1998, p. 357.

Acapulco

El puerto de Acapulco, el más antiguo del Pacífico, tuvo en el siglo XIX una actividad comercial reducida pero constante, por lo menos hasta 1911-1912. En este puerto fueron más relevantes las importaciones que las exportaciones. Estas últimas fueron modestas y nunca superaron el millón de pesos. La tendencia general del comercio exterior, al igual que en otros puertos, experimentó un periodo de auge en la primera década del siglo XX y una caída considerable en 1918 (gráfica 8.5).

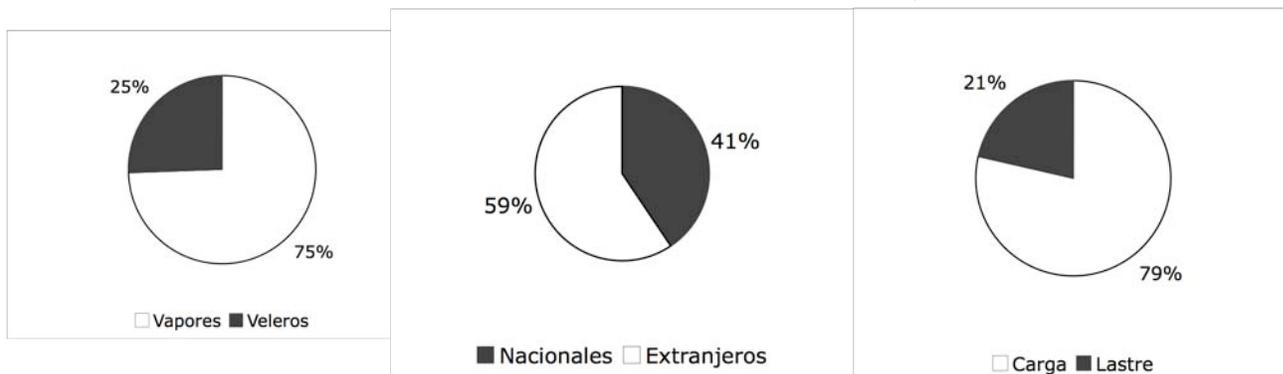
Gráfica 8.5
COMERCIO EXTERIOR DE ACAPULCO, 1851-1929



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

A pesar de no haber contado con un comercio exterior significativo, sí registró a lo largo del periodo de estudio cierta actividad, así como una circulación considerable de embarcaciones. La función estratégica de Acapulco en la navegación internacional puede observarse en la composición general del movimiento marítimo del puerto. Del total de vapores que entraron al puerto entre 1884 y 1926, el 75% correspondió a vapores mientras que sólo el 25% fueron veleros. De este total, el 59% fueron extranjeros y el 41% nacionales, a lo vez que 79% entraron con carga y 21% en lastre (gráfica 8.6).

Gráfica 8.6
COMPOSICIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE ACAPULCO, 1884-1926



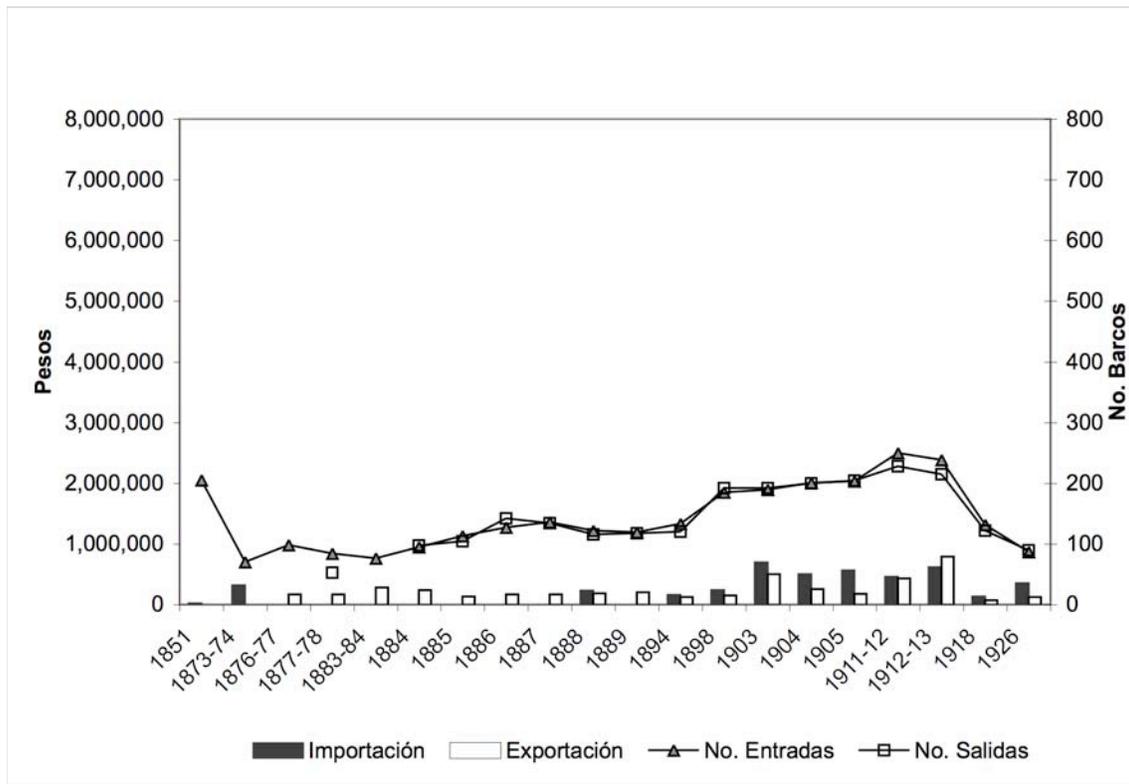
NOTA: El número total de barcos que entraron al puerto durante los años de fue de 3,998.
FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Sobre las embarcaciones en circulación por el puerto de Acapulco, se tiene noticia de que los únicos barcos empleados en el comercio costero eran construidos en el extranjero, mismos que debían ser propiedad de y comandados por mexicanos y navegar bajo bandera mexicana. Según el cónsul del puerto, las embarcaciones para el comercio costero en 1854 no eran más de 6 y todas eran goletas –clipers de Baltimore–.⁶

Por otra parte, si se analiza en conjunto el comercio exterior y la navegación se aprecia que esta última no se encontraba directamente ligada al comercio; es decir, la navegación tuvo su propio ciclo que se conservó más o menos estable durante el siglo XIX, con un alza entre 1898 y 1913, y una tendencia a la baja sólo a partir de 1918 (gráfica 8.7).

⁶ Charles L. Denman to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 1, v. 2, exp. s/n, Acapulco, February 23, 1854.

Gráfica 8.7
COMERCIO EXTERIOR Y NAVEGACIÓN DE ACAPULCO



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

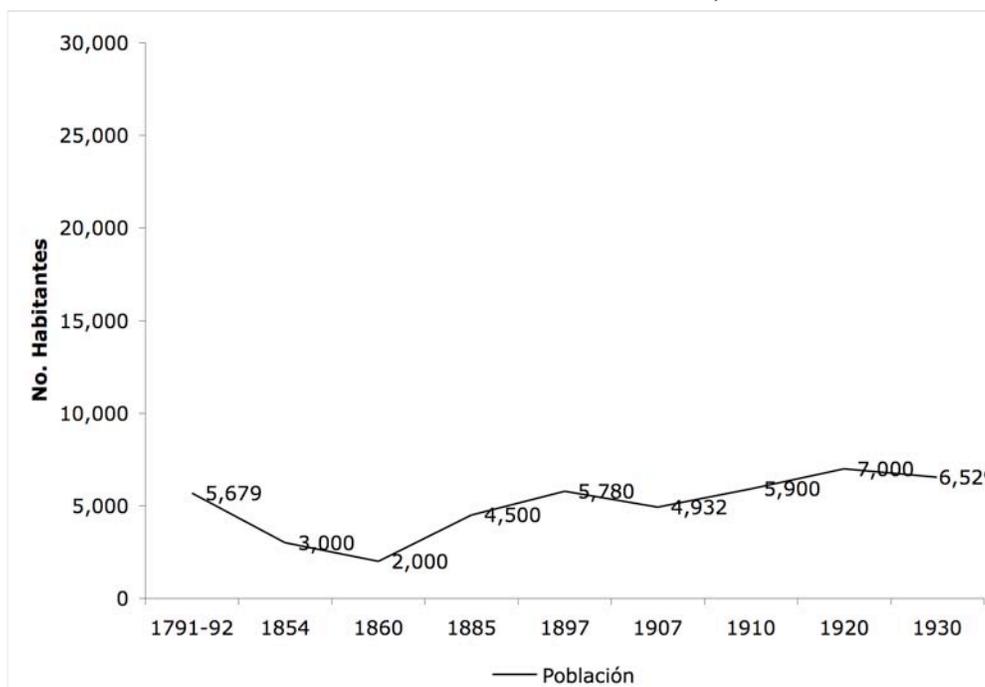
La otra variable que resta analizar es la correspondiente a la población. En Acapulco ésta fue reducida durante el siglo XIX. Es interesante notar que en 1791 el puerto contaba con 5,679 habitantes, cifra que decayó a 3,000 en 1854 y a 2,000 en 1860. Sólo experimentó una recuperación en 1885 y a partir de entonces se mantuvo en constantes fluctuaciones, alcanzando una población de 7,000 habitantes en 1920 (gráfica 8.8).

Al igual que en Mazatlán, en Acapulco también existió una población flotante que en 1857 registró 200 personas,⁷ pero que es probable que haya sido una práctica durante todo el

⁷ Del Toro y de la Barrera, “Noticia”, 1859, p. 414.

periodo, en especial si consideramos a los pueblos vecinos que componían el *hinterland* del puerto guerrerense.

Gráfica 8.8
POBLACIÓN DEL PUERTO DE ACAPULCO, 1791-1930



FUENTES: 1791-92, Pavía, “Era”, 1998, p. 293; 1854, Letts, *California*, 1852; 1860, Barnes, *From*, 1866; 1885, United States Hydrographic Office, *West*, 1887, p. 65; 1897, AERM, 1897, pp. 57-61; 1907, Peñafiel, *División*, 1907, p. 331; 1910, Miranda, *Economía*, 1992, p. 44; 1920, Filsinger, *Commercial*, 1920, p. 73; 1930, López, *Diccionario*, 1942.

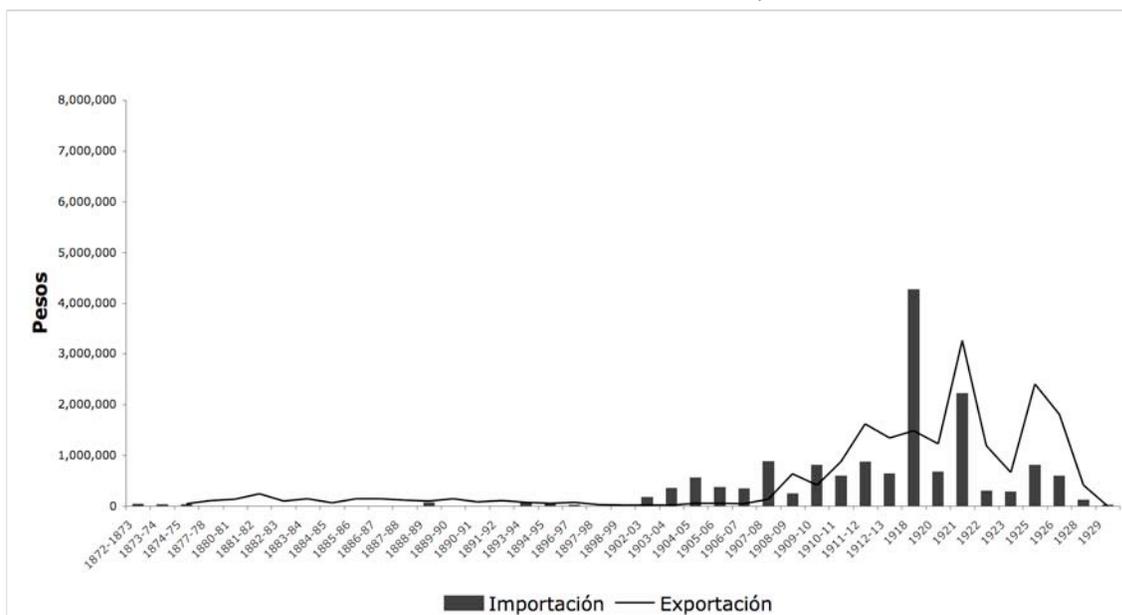
Salina Cruz

Salina Cruz fue un puerto con escasa participación comercial a lo largo de prácticamente todo el siglo XIX, cuando registró pequeñas cantidades de exportación. Las importaciones en el puerto empezaron a tener cierto alcance sólo a partir de 1902-03, fenómeno asociado con los inicios de los trabajos de construcción del ferrocarril de Tehuantepec (gráfica 8.9).

El auge de Salina Cruz en la década de 1910 se encuentra directamente relacionado con la apertura y funcionamiento del ferrocarril de Tehuantepec, abierto al comercio en 1907. Algunos autores han registrado un decaimiento en la carga transportada por este ferrocarril a partir de 1914, fecha de apertura del canal de Panamá. Sin embargo, en el movimiento marítimo y comercial de Salina Cruz es posible advertir un auge justamente a partir de 1911-12, que se mantuvo más o menos de manera regular en los siguientes años, hasta 1928, cuando presentó una baja y en 1929 cuando se registró un colapso en el comercio del puerto.

Así, parece incuestionable que en el caso de Salina Cruz fue la crisis económica de 1929 la razón de su decaimiento, y no la competencia con Panamá a partir de la inauguración del canal. De cualquier forma, desde principios del siglo XX, Salina Cruz arrebató a Acapulco su función de puerto estratégico y se convirtió en un centro de abasto de combustible en las rutas internacionales.

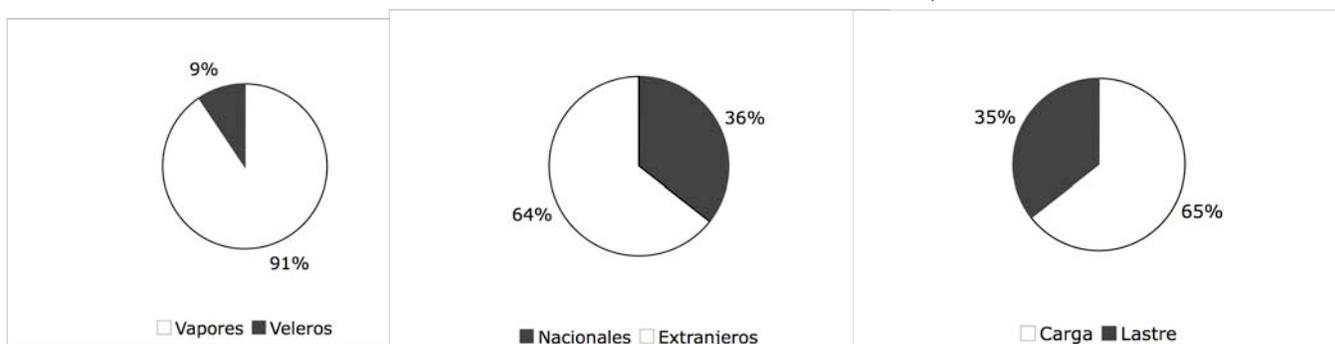
Gráfica 8.9
COMERCIO EXTERIOR SALINA CRUZ, 1872-1929



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

El movimiento marítimo de Salina Cruz entre 1884 y 1926 estuvo dominado por los vapores. En este periodo el 91% de buques entrados correspondió a estos últimos, mientras que sólo el 9% de veleros visitaron el puerto. De estos barcos, el 64% fue de origen extranjero y sólo el 36% nacionales; 65% entraron con carga y 35% en lastre (gráfica 8.10).

Gráfica 8.10
COMPOSICIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE SALINA CRUZ, 1884-1926



NOTA: El número total de barcos que entraron al puerto durante esos años fue de 2,150.

FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

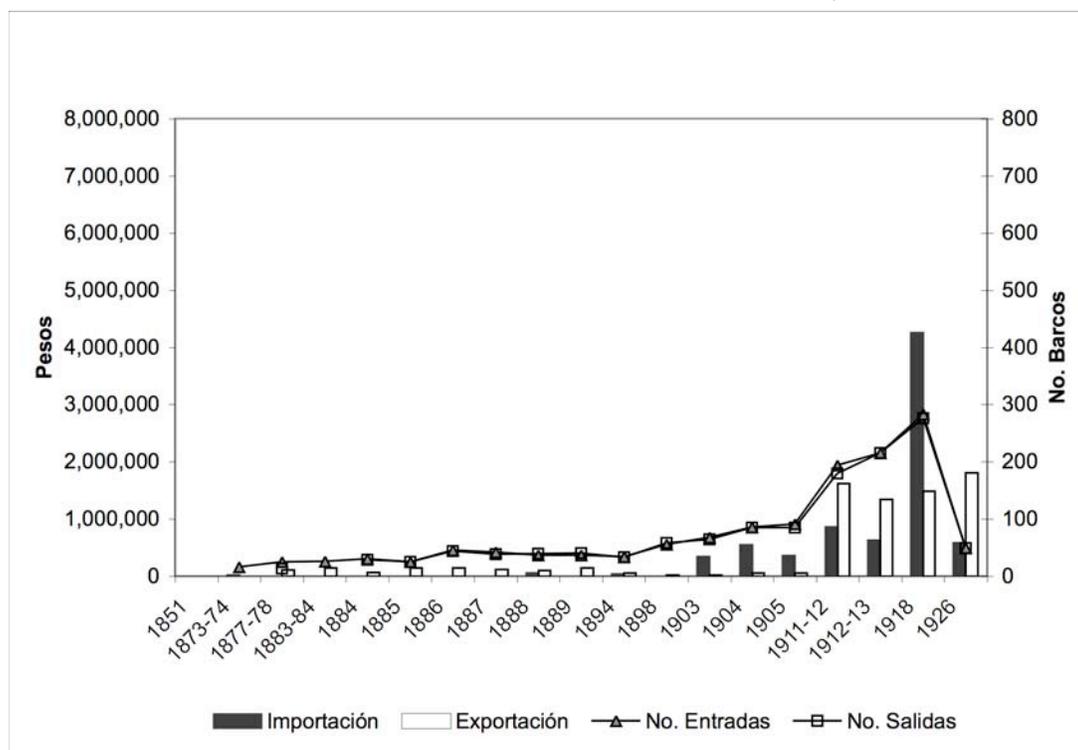
En este puerto es interesante notar la distribución del tráfico por mar, en donde poca participación hubo tanto de veleros como de barcos nacionales. Y, por otro lado, si bien la mayoría de los buques entraron con carga, no presentó una gran ventaja sobre los buques en lastre.

Salina Cruz registró un mayor movimiento marítimo entre los años de 1911 y 1913 y luego en 1918-1919, lo cual más o menos coincide con su tendencia en las importaciones y exportaciones. Es probable que la caída de este puerto esté relacionada, por un lado, con la crisis financiera de fines de los años veinte, pero también con la apertura del canal de Panamá, ocurrida en 1914, pero con un verdadero impacto comercial en décadas posteriores.

En Salina Cruz la circulación de embarcaciones y comercio siguió la misma tendencia durante el periodo de estudio, que presenta una participación mercantil reducida hasta 1898,

con un ascenso paulatino a partir de 1903. Su índice más alto de movimiento marítimo e importaciones ocurrió en 1918 y después es posible observar una caída en ambas variables hacia 1926 (gráfica 8.11).

Gráfica 8.11
COMERCIO EXTERIOR Y NAVEGACIÓN DE SALINA CRUZ, 1851-1926



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Son escasos los datos disponibles para la población de Salina Cruz. Sólo tenemos registro de que en 1900 el puerto contaba con 738 habitantes, mientras que para 1910 había alcanzado los 5,976, sin mucha variación a partir de entonces, pues en 1920 tenía 6,000 habitantes.⁸

⁸ Para datos de 1900 y 1910, Chassen, “Desarrollo”, 1986, p. 297; para 1920, Filsinger, *Commercial*, 1920, p. 88.

b) Los puertos secundarios

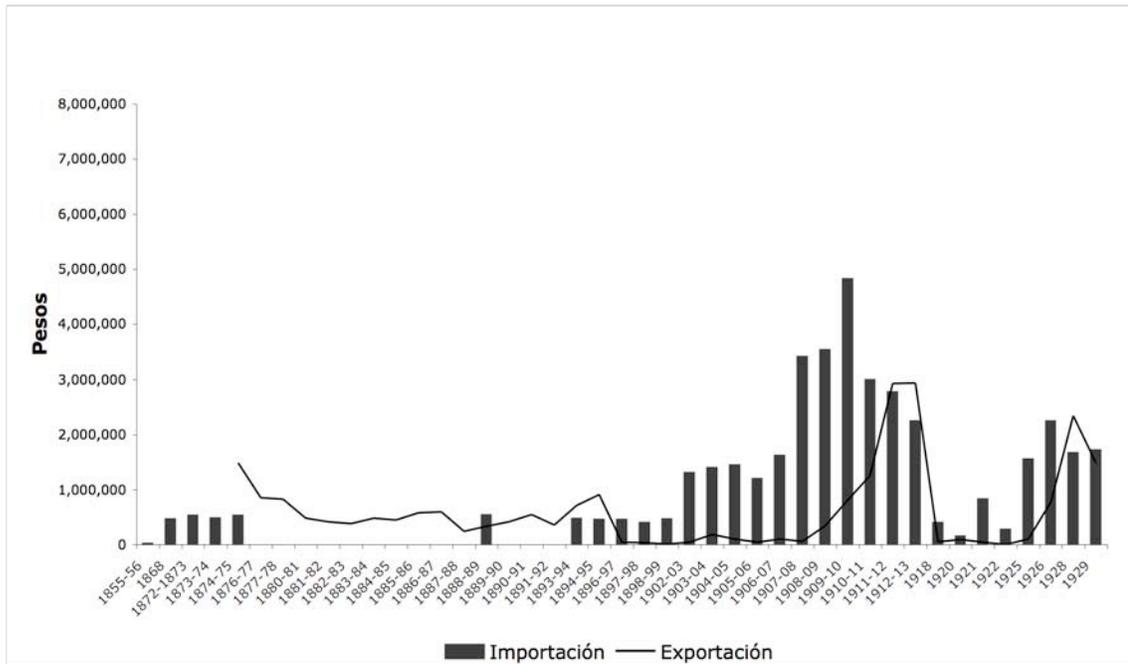
Guaymas

El puerto de Guaymas presenta un comportamiento singular en su comercio exterior. En general tuvo una participación muy baja en las exportaciones, con una orientación estable entre 1874 y 1895 y una caída en 1898-97 de la que ya no se pudo recuperar sino hasta después de 1907. En las importaciones su desempeño fue diferente.

Lamentablemente no contamos con información de las importaciones para la década de 1880, pero aparentemente entre 1868 y 1898-99 hay una participación escasa que no supera el millón de pesos. En cambio, a partir de 1902-03 se observa un aumento paulatino que tiene su punto álgido justo en 1909-10, con una disminución a partir del siguiente año fiscal y una abrupta caída en 1918, de la cual se recuperó en 1921 pero volvió a caer en 1922. De esta tendencia Guaymas pudo recuperarse en 1925 y 1926, cuando sus importaciones ascendieron a más dos millones de pesos. (gráfica 8.12).

A diferencia de otros puertos, parece ser que Guaymas no experimentó una caída entre 1926 y 1929. Por el contrario, tuvo una breve recuperación en su comercio exterior en 1928 y una tendencia muy similar al año siguiente.

Gráfica 8.12
COMERCIO EXTERIOR DE GUAYMAS, 1855-1929



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

El desempeño de Guaymas en el comercio exterior se encuentra ligado al ferrocarril de Sonora. La construcción de éste inició en mayo de 1880, partiendo de Guaymas a Hermosillo, y a fines de 1881 se modificó el contrato original, por lo que fue posible concluir al año siguiente, en 1882, la ruta hasta Nogales con un total de 422 kilómetros.⁹

Gracida Romo sugiere que desde la llegada del ferrocarril las exportaciones se transportaban por tierra a Nogales, de tal manera que Guaymas se convirtió en “receptor de mercancías que venían de las demás entidades del noroeste para ser embarcadas en el ferrocarril, y de ahí ser transportadas a los Estados Unidos, entre otras, el azúcar, tabaco y

⁹ Romero, *Minería*, 2001, p. 117.

minerales sinaloenses, de Santa Rosalía y del Boleo.”¹⁰ A partir de entonces, se infiere, su desarrollo se basó en el comercio de cabotaje.

Guaymas presenta un mayor movimiento marítimo que no se encuentra directamente asociado al comercio exterior sino, en efecto, al de cabotaje. En la figura 8.13 se muestra que del total de embarcaciones que entraron al puerto entre 1884 y 1926, sólo el 39% consistía en vapores y el 61% en veleros; de estos, nada más 9% eran embarcaciones extranjeras y el resto, 91%, nacionales. Es posible afirmar que la mayor actividad del puerto de Guaymas era el comercio, pues el 77% de los barcos entraron cargados y sólo el 23% en lastre.

Gráfica 8.13
COMPOSICIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE GUAYMAS, 1884-1926



NOTA: El número total de barcos que entraron al puerto durante esos años fue de 10,705.
FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

En la figura 8.14 se muestran en conjunto las variables de comercio exterior y navegación. En ella vemos que existe un aumento en el movimiento marítimo a partir de 1884, con una breve baja en 1888, un alza en 1894 y después una baja en 1898. A partir de 1903 y en años posteriores hay un aumento constante que se modifica después de 1911-12, pero sin caer de manera drástica en 1926. En cuanto al comercio exterior, se aprecia una participación

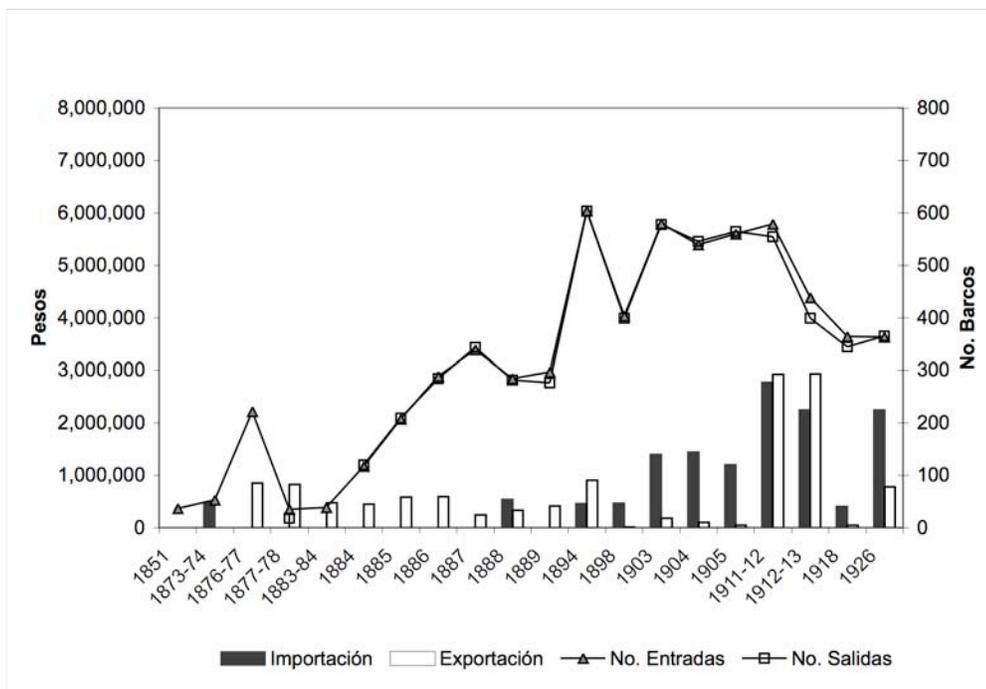
¹⁰ Gracida, “Guaymas”, 1994.

menor, que sólo aumenta en importaciones y exportaciones a partir de 1903, mismas que caen abruptamente en 1918. Sin embargo, es posible observar una recuperación hacia 1926.

Sobre las rutas del comercio, sabemos que el principal tonelaje marítimo de Guaymas en 1923 se componía de cargamentos de garbanzo a España, cobre de la mina El Boleo y las minas de Santa Rosalía, Baja California, y azúcar de las plantaciones de Los Mochis, Sinaloa. La mayor parte de la producción de azúcar y de trigo se movía por ferrocarril al interior de México.¹¹

La navegación y el comercio exterior en Guaymas tuvieron ritmos desiguales, por lo que es posible inferir la poca dependencia de Guaymas sobre este tipo de comercio a pesar de tener un alto número de embarcaciones en el tráfico marítimo del puerto.

Gráfica 8.14
COMERCIO EXTERIOR Y NAVEGACIÓN DE GUAYMAS, 1851-1926

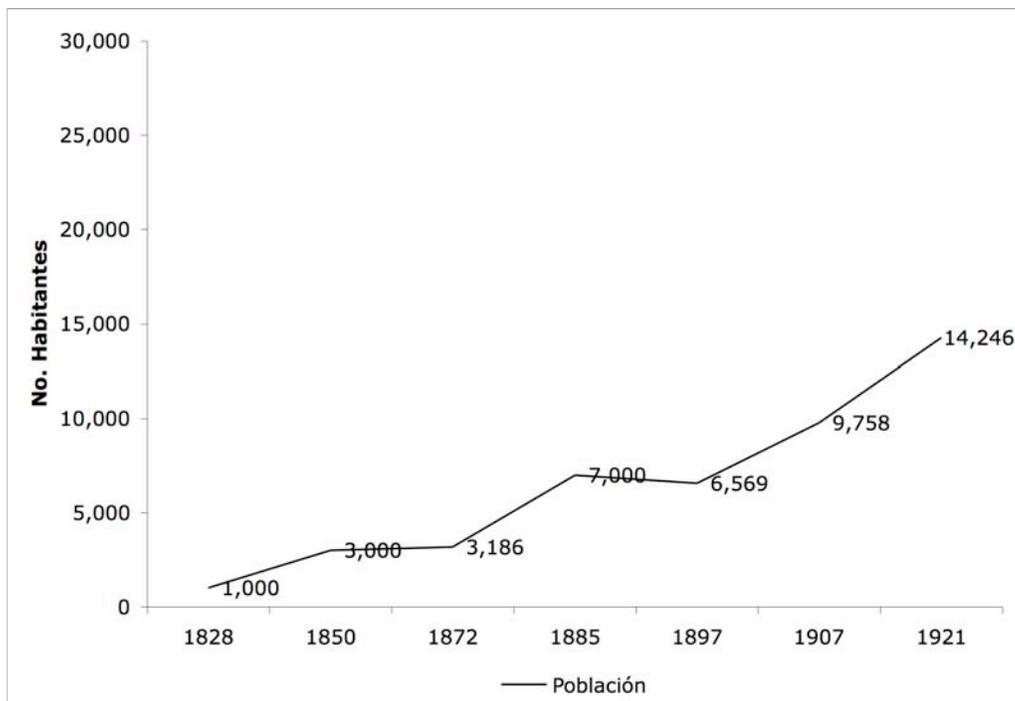


FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

¹¹ United States Department of Commerce, *Mexican*, 1923, p. 73.

La última variable, la de población, tiene en Guaymas una tendencia similar a la de Mazatlán. En 1828 contaba con apenas 1,000 habitantes, en 1850 alcanzó los 3,000 y al parecer se mantuvo con una población pequeña hasta que en 1885 alcanzó los 7,000. Sólo en 1901 logró superar los 8,000 y en 1907 alcanzó una población de 9,758 habitantes (gráfica 8.15). Con estas cifras, Guaymas puede colocarse en el segundo puerto más grande del Pacífico durante el periodo de estudio, sólo rebasado por Mazatlán.

Gráfica 8.15
POBLACIÓN DEL PUERTO DE GUAYMAS, 1828-1907

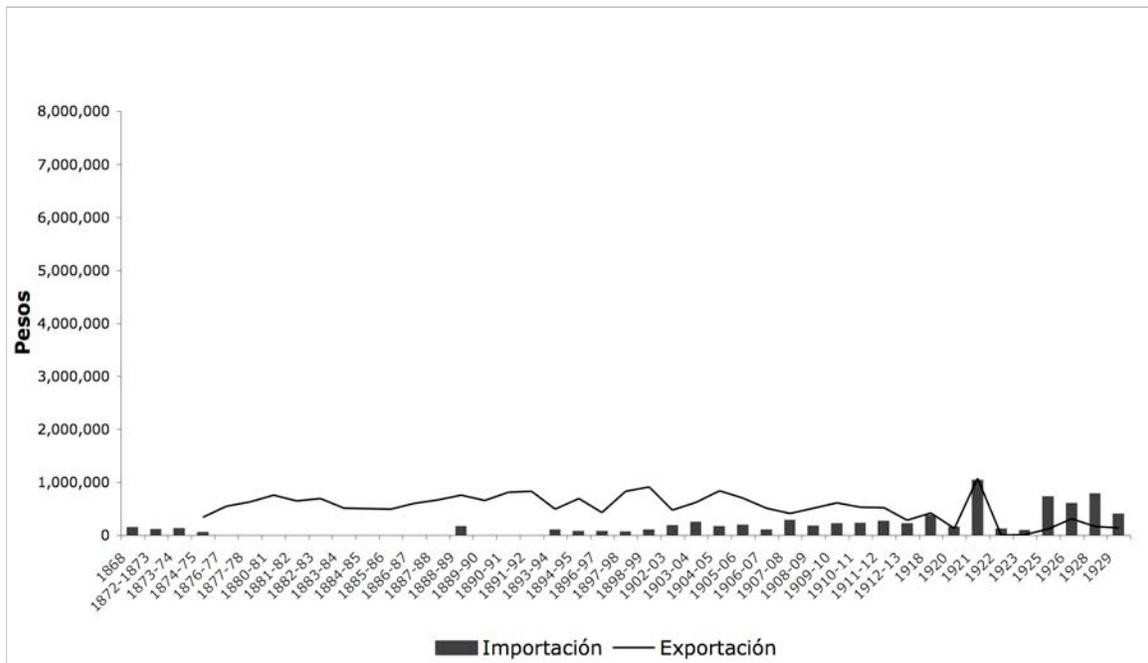


FUENTES: 1828 y 1850, Velasco, *Sonora*, 1861, p. 26; 1872, Pérez, *Compendio*, 1872, p. 73-85; 1885, United States Hydrographic Office, *West*, 1887, p. 39; 1897, Población ciudad de Guaymas, AERM, 1897, pp. 57-61; 1907, Peñafiel, *División*, v. 2, 1904, p. 4; 1921, United States Department of Commerce. *Mexican*, 1923, p. 25.

La Paz

El puerto de La Paz es un caso interesante, pues registra un movimiento de exportaciones estable durante prácticamente todo el periodo, al mismo tiempo que se aprecia un movimiento marítimo irregular, con una alza entre los años de 1903 y 1905, luego una disminución en 1911-12 y nuevamente una recuperación en 1918 (gráfica 8.16).

Gráfica 8.16
COMERCIO EXTERIOR DE LA PAZ, 1868-1929



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

El constante flujo de exportaciones del puerto de La Paz se explica por su condición de centro distribuidor de mercancías en el sur de la península de Baja California. La Paz era el puerto de salida de minerales de la zona minera de El Triunfo, donde en 1878 fue establecida

una importante compañía inglesa que se dedicó a la explotación de plata.¹² Otros productos de interés en el mercado internacional también eran exportados por La Paz, tales como cueros y pieles, concha perla y perlas.

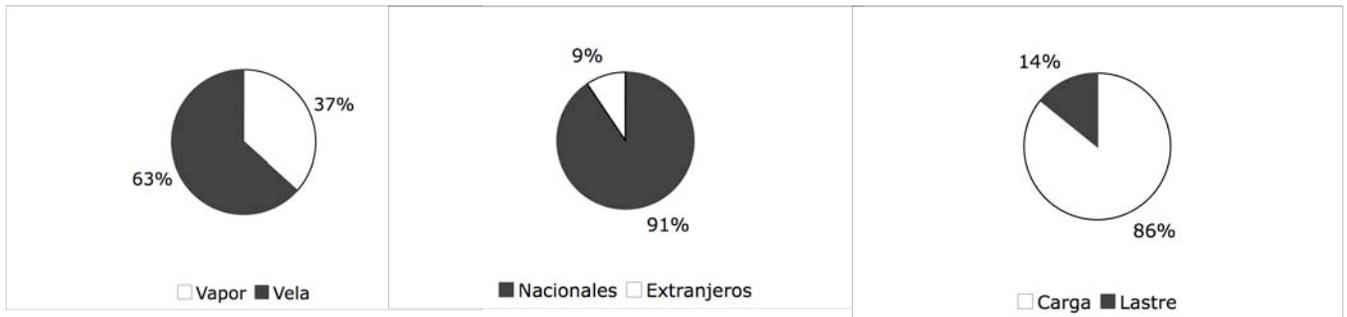
En realidad La Paz no vio cambios drásticos en sus exportaciones sino hasta 1920, con una breve recuperación en 1921 y luego una caída en 1923, de la cual difícilmente pudo salir, y no alcanzó los niveles que había tenido en el siglo anterior.

En cuanto a las importaciones, se puede apreciar un comportamiento también estable durante prácticamente todo el periodo del que disponemos de datos, con un aumento en 1921 y luego una caída en 1922, de la cual se recuperó en 1925 para mantenerse hasta 1928 y caer de nuevo en 1929.

En la composición del movimiento marítimo de La Paz se observa que la mayor parte del tráfico se realizó a través de veleros (63%), pero también los vapores tuvieron una participación del 37% en el periodo comprendido de 1884 a 1926. De ellos, el 91% de los buques fueron nacionales y sólo el 9% extranjeros, lo cual da una idea de la importancia del comercio de cabotaje para este puerto. Finalmente, al igual que en los otros puertos, la mayor parte de las embarcaciones llegaron al puerto con carga (85%) y sólo un 14% entraron en lastre (gráfica 8.17).

¹² Sobre las actividades comerciales del puerto de La Paz durante el porfiriato, véase Busto, "Comercio", 1999.

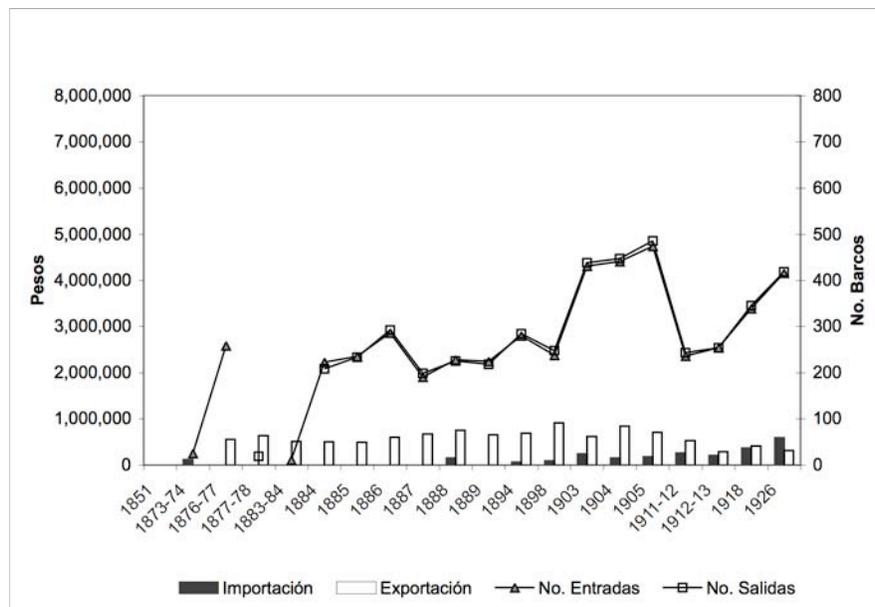
Gráfica 8.17
COMPOSICIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE LA PAZ, 1884-1926



NOTA: El número total de barcos que entraron al puerto durante esos años fue de 7,874.
FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Al comparar las tendencias del comercio exterior y la navegación en el puerto de La Paz es notorio que ocurrió un comportamiento distinto. Mientras el movimiento marítimo registró fluctuaciones importantes, el comercio de importación y exportación se mantuvo estable. Es posible apreciar que entre ambas variables no hay una correlación directa, lo cual sugiere que el comercio de cabotaje era de mayor alcance que el exterior (gráfica 8.18).

Gráfica 8.18
COMERCIO EXTERIOR Y NAVEGACIÓN DE LA PAZ, 1851-1926

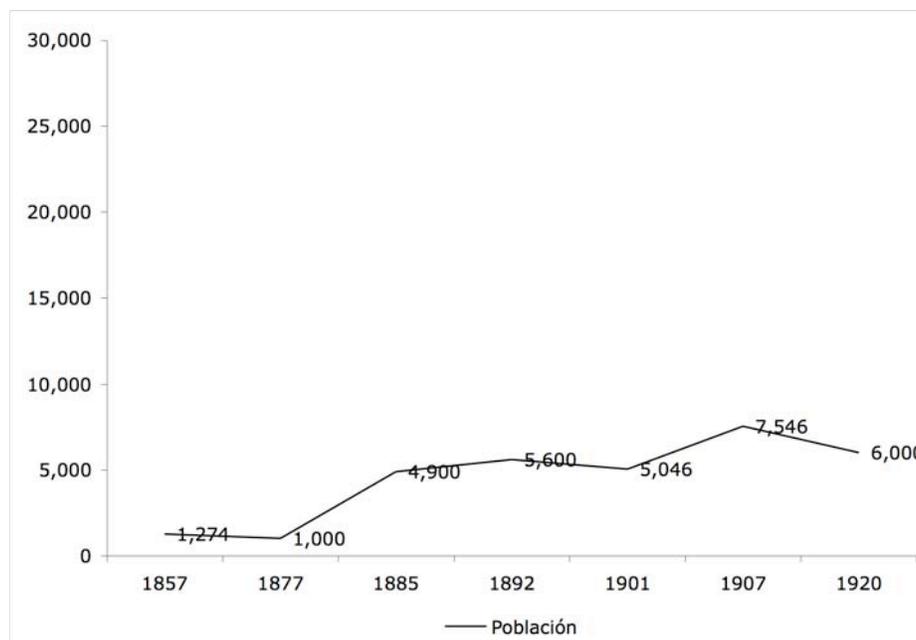


FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Con relación al número de habitantes en La Paz, se aprecia una ligera disminución entre 1857 y 1877, pero un alza en 1885, cuando la población alcanzó los 4,900 habitantes. Más adelante se mantiene arriba de los 5,000 y en 1907 registra una población de 7,546, la mayor para todo el periodo, pues en 1920 sólo llegó a 6,000 (gráfica 8.19).

Al igual que en los demás puertos, a excepción de Mazatlán y Guaymas, no existen modificaciones considerables en el patrón demográfico de esta ciudad portuaria.

Gráfica 8.19
POBLACIÓN DEL PUERTO DE LA PAZ, 1857-1920



FUENTES: 1857, Hermosa, *Manual*, 1857, p. 83; 1877, Memoria Fomento, 1877, p. 468; 1885, United States Hydrographic Office, *West*, 1887, p. 24; 1892, United States Hydrographic Office, 1893, p. 48; 1901, AERM, 1901, p.77-81; 1907, Peñafiel, *División*, 1907, v. 4, p. 313; 1920, Filsinger, *Commercial*, 1920, p. 73.

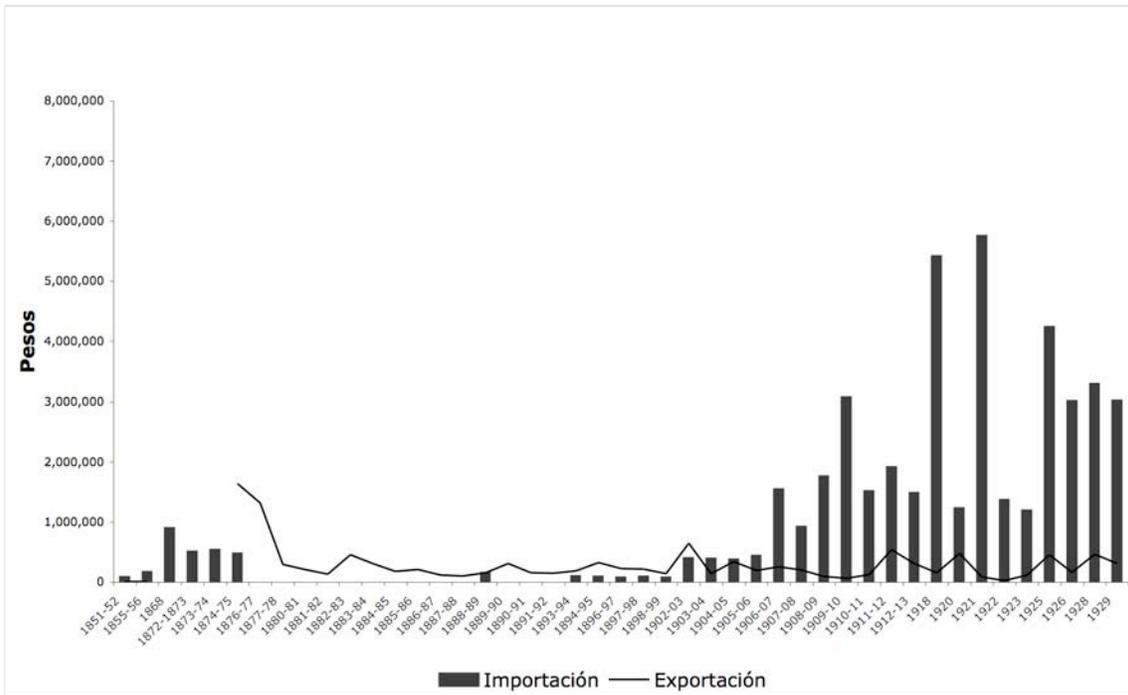
Manzanillo

En el puerto de Manzanillo la cantidad de importaciones y exportaciones fue considerablemente menor a la de Mazatlán. Al parecer tuvo unos años de relativo auge a principios de la década de 1870, pues en 1874-75 se registran exportaciones por arriba del millón y medio de pesos, cifra que no se volvió a alcanzar durante el resto del periodo. La siguiente cantidad de exportaciones más alta fue en 1902-03, con \$648,823.85, y sólo en 1911-12 subió a más de \$500,000, pero en años posteriores se mantuvo en menos de \$476,000 (gráfica 8.20).

Desarrollo distinto experimentaron las importaciones. Aunque sólo contamos con unos cuantos años de la década de 1870, es posible ver que las importaciones tuvieron cierta importancia, que después se redujo y presentó cifras mínimas entre 1893-94 y 1898-99. Una breve recuperación en 1906-07 que con altas y bajas se mantuvo en los siguientes años. Las fechas en que se registraron mayores importaciones fueron 1918 y 1921, tendencia que cayó en 1922 y sólo se recuperó hasta 1925.

El auge de las importaciones en Manzanillo está relacionado con dos hechos: la construcción del ferrocarril que comunicó al puerto con la ciudad de Colima, y el subsiguiente tráfico de mercancías desde el puerto para abastecer las necesidades del mercado de Colima y Jalisco, hasta antes acaparado por Mazatlán.

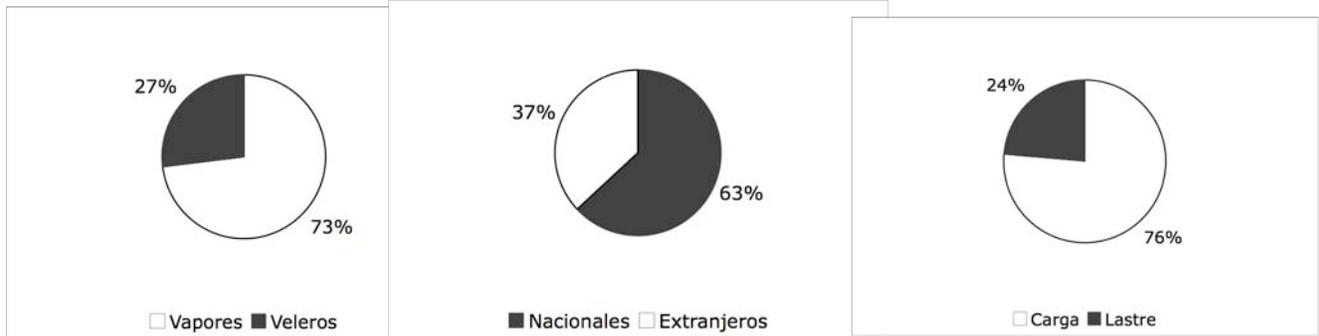
Gráfica 8.20
COMERCIO EXTERIOR DE MANZANILLO, 1851-1929



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

En el movimiento marítimo de Manzanillo es posible observar un predominio de la entrada de vapores en dos periodos que van de 1884 a 1894 y de 1900 a 1926. El 73% de las embarcaciones correspondió a vapores y sólo el 27% a veleros; de estos, 63% fueron nacionales y 37% extranjeros, y el 76% entraron cargados y 24% en lastre (gráfica 8.21).

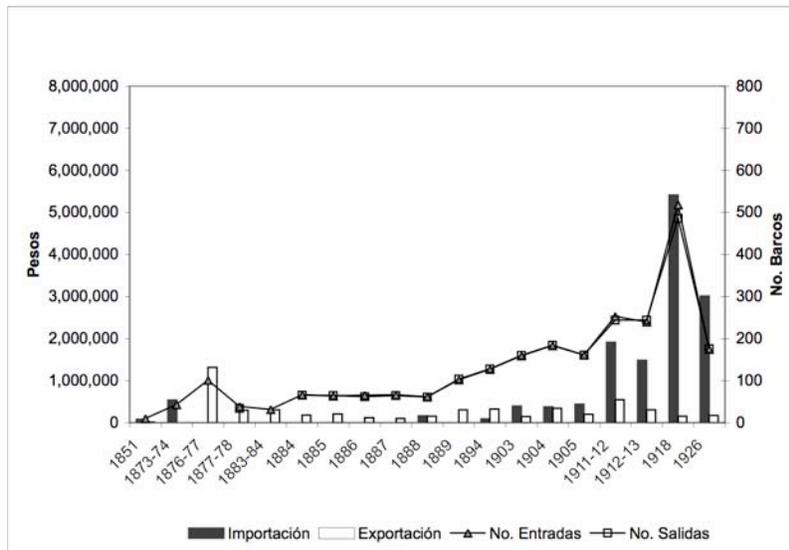
Gráfica 8.21
COMPOSICIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE MANZANILLO, 1884-1926



NOTA: El número total de barcos que entraron al puerto durante esos años fue de 3,623.
FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

La correspondencia entre la navegación y el comercio exterior en Manzanillo es indudable. Ambos siguen el mismo patrón: un breve auge en 1876-77, un largo periodo de estabilidad que se rompe hasta 1889 cuando empiezan en ascenso, un punto álgido en 1911-12 y una cúspide en 1918. Hacia 1926 se aprecia una caída en ambos, pero ésta no fue estrepitosa como ocurrió en otros puertos (gráfica 8.22).

Gráfica 8.22
COMERCIO EXTERIOR Y NAVEGACIÓN DE MANZANILLO, 1851-1926

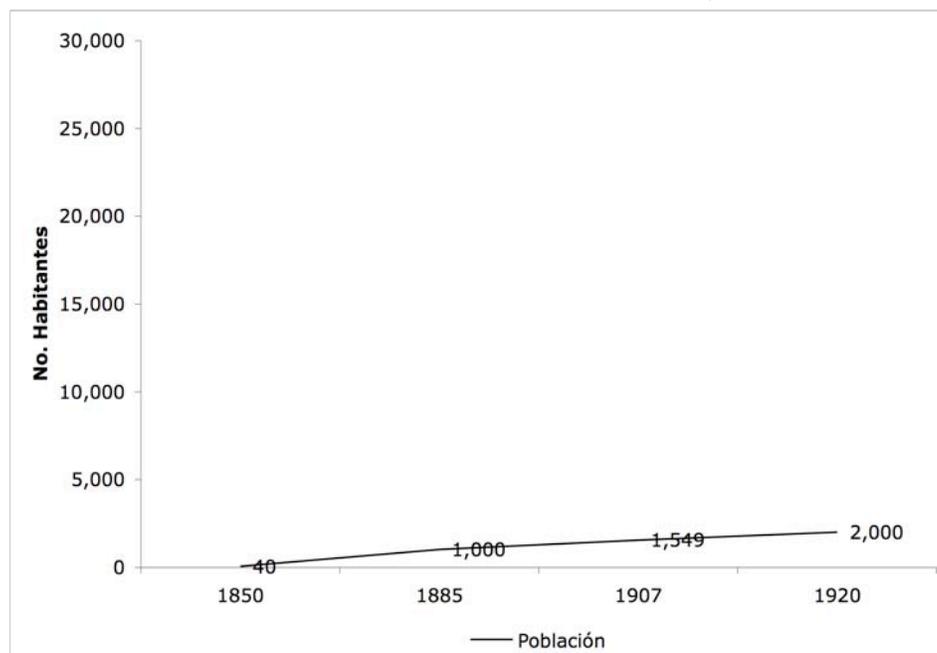


FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

A pesar de las actividades comerciales en el puerto, aquí la población no logró despuntar. El cambio más notable ocurrió entre 1850 y 1885, cuando pasó de 40 a 1,000 habitantes. Después de esto, el siguiente aumento notable ocurrió hasta 1920, cuando se registraron 2,000 pobladores (gráfica 8.23).

Este fenómeno es un ejemplo de cómo el análisis de los puertos del Pacífico debe hacerse en conjunto y no de manera aislada. De otra manera se podría considerar que por su importancia comercial Manzanillo tenía una función destacada en el sistema de navegación, cuando otros factores como su limitado movimiento demográfico muestran otra realidad.

Gráfica 8.23
POBLACIÓN DEL PUERTO DE MANZANILLO, 1850-1920

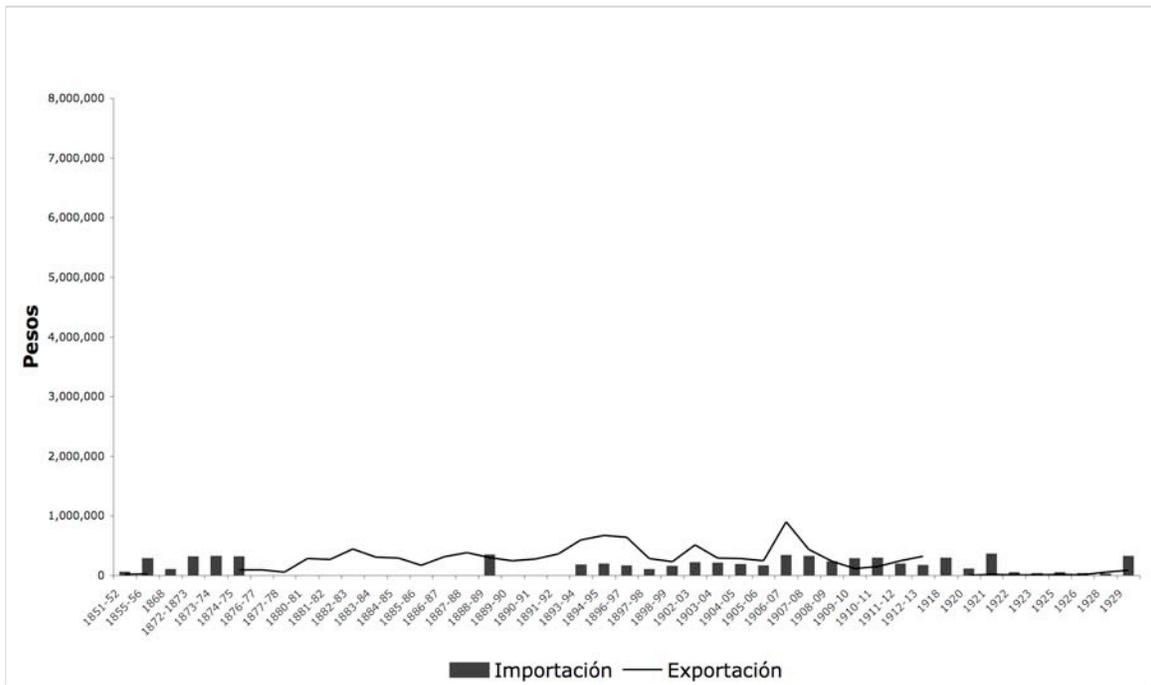


FUENTES: 1850, Ortoll, *Tierras*, 1987, p. 62; 1885, United States Hydrographic Office, *West*, 1887, p. 57; 1907, Peñafiel, *División*, 1907, v. 4 , p. 138; 1920, Filsinger, *Commercial*, 1920, p. 81.

San Blas

En el caso de San Blas, cuyos orígenes datan de la época colonial, es interesante notar que durante la segunda mitad del siglo XIX y hasta 1926 experimentó un tráfico de mercancías constante, con un predominio de las exportaciones sobre las importaciones. El cambio en San Blas ocurrió en 1920 cuando las importaciones y exportaciones fueron prácticamente nulas. Esta tendencia sólo se modificó ligeramente en 1929 cuando las importaciones –mas no las exportaciones– adquirieron cierto significado (gráfica 8.24).

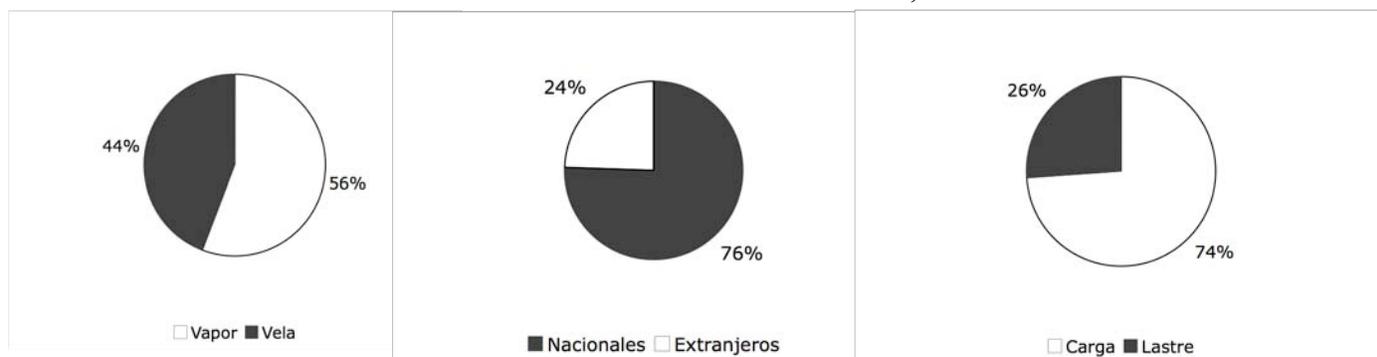
Gráfica 8.24
COMERCIO EXTERIOR DE SAN BLAS, 1851-1929



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

En el tráfico marítimo del puerto de San Blas se aprecia que tanto los vapores como los veleros tuvieron una participación similar, con 56% para los primeros y 44% para los segundos. De estos, el 76% fueron nacionales y el 24% extranjeros, 74% cargados y 26% en lastre (gráfica 8.25). Este patrón sugiere un predominio del comercio de cabotaje, pues la mayor parte de los buques eran nacionales.

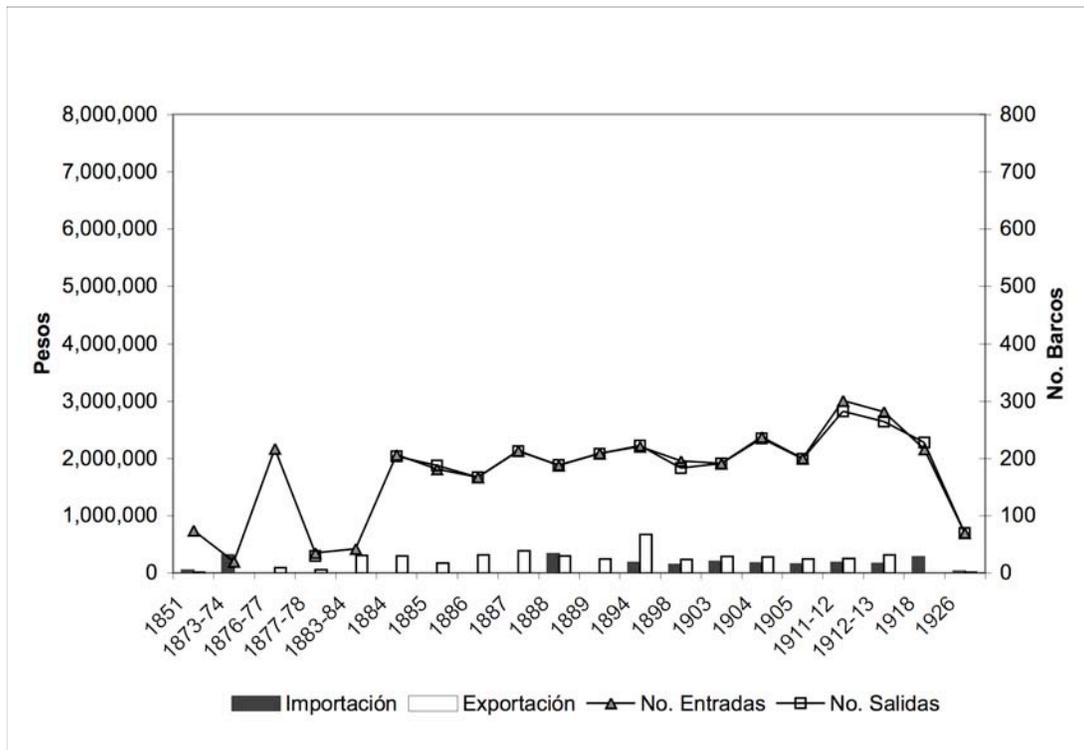
Gráfica 8.25
COMPOSICIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE SAN BLAS, 1884-1926



NOTA: El número total de barcos que entraron al puerto durante esos años fue de 5,187.
FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Al comparar el comercio exterior con el movimiento marítimo se observa la misma tendencia que en Guaymas o La Paz, donde la variable mercantil sigue su propio ritmo, independiente del de la navegación. Esto debe tener relación directa con la poca relación de San Blas con el comercio exterior y el predominio del de cabotaje (gráfica 8.26).

Gráfica 8.26
COMERCIO Y NAVEGACIÓN DE SAN BLAS, 1851-1926

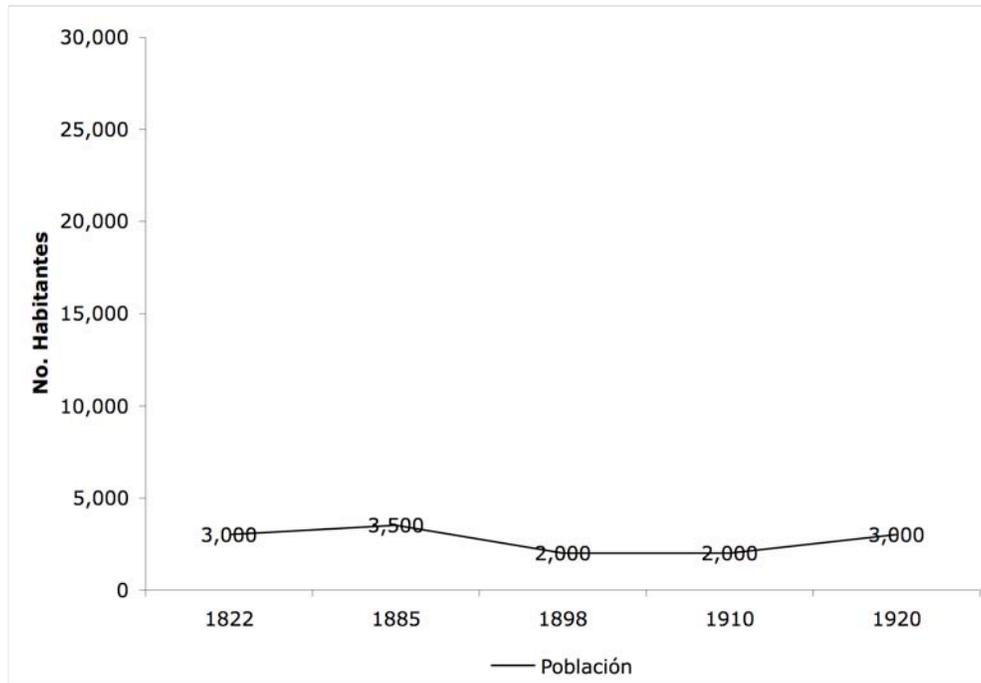


FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

La última variable que permite ver el desarrollo del puerto de San Blas es la de población. Este sitio contaba con 3,000 habitantes en 1822 y para 1885 había subido apenas a 3,500. En 1898 experimentó una disminución a 2,000 habitantes, de la que difícilmente se pudo recuperar, hasta 1920, cuando llegó a 3,000 pobladores (gráfica 8.27).

Con todo, es interesante notar que su población fue superior a la de Manzanillo, lo cual comprueba que la relación entre comercio exterior, navegación y crecimiento urbano no siempre es la misma. Por el contrario, en cada lugar tiene manifestaciones distintas, según su propio desarrollo pero también según su forma de interactuar con su entorno inmediato y lejano.

Gráfica 8.27
POBLACIÓN EN EL PUERTO DE SAN BLAS, 1822-1920



FUENTES: 1822 y 1898, Inskip, *San*, 1963, p. 143; 1885, United States Hydrographic Office, *West*, 1887, p. 47; 1910, United States Department of Commerce. *Mexican*, 1923, p. 25; 1920, Filsinger, *Commercial*, 1920, p. 88.

Santa Rosalía

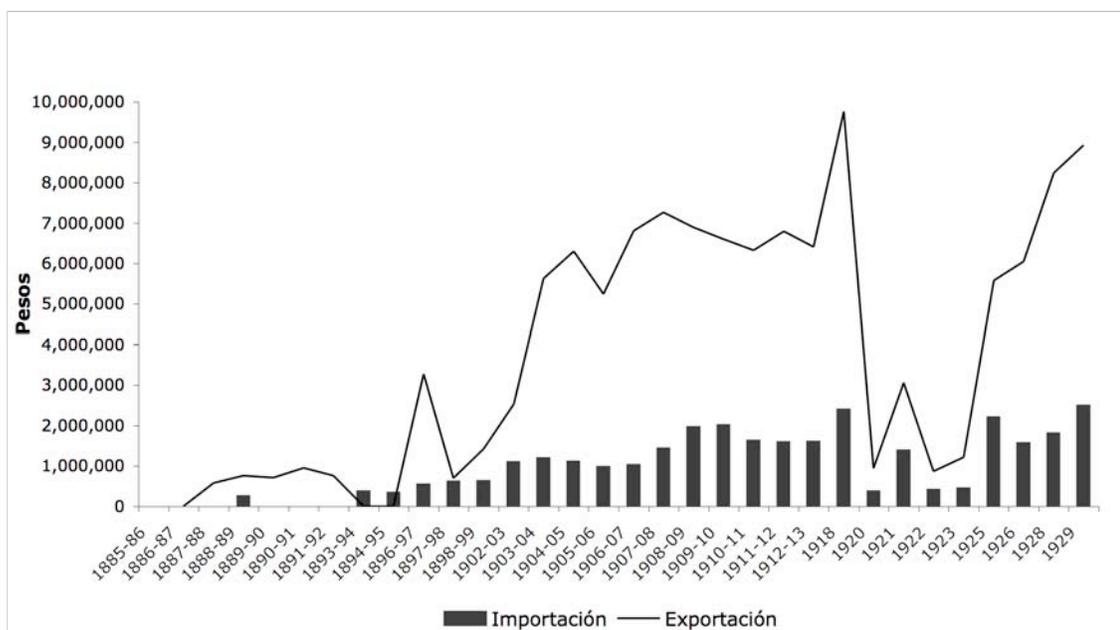
La participación de este puerto en el sistema del Pacífico empezó sólo a partir de 1885, cuando el gobierno mexicano otorgó a la compañía francesa El Boleo, una concesión para la explotación de cobre en la región central de la península de Baja California. Los registros de su actividad comercial inician en el año de 1887 y a partir de entonces se muestra un paulatino incremento tanto del comercio exterior como de la navegación.

En la variable comercial, las exportaciones dominaron por completo en Santa Rosalía; desde 1886-87 se registraron cifras de casi un millón de pesos. Esta tendencia cayó en 1893-94 y 1894-95, de la cual sólo se recuperó en 1896-97. Luego de esta recuperación volvió a sufrir

una caída en 1897-98 y a partir de entonces una tendencia paulatina a la alza, hasta registrar casi diez millones en 1918, cantidad superior a la de cualquier otro puerto del Pacífico. Un desplome en las exportaciones fue evidente en 1920, que se mantuvo hasta 1923 y hasta 1925 se empezó a recuperar de nuevo, para alcanzar más de 9 millones en 1929 (gráfica 8.28).

En cuanto a las importaciones, se aprecia un comportamiento más estable, con leves fluctuaciones entre 1902 y 1918, y luego una caída en 1920, de la que se recuperó en 1921, pero que volvió a manifestarse en 1922 y 1923. Después de 1925 las importaciones volvieron a los niveles registrados antes de la incuestionable crisis ocurrida entre 1920 y 1923.

Gráfica 8.28
COMERCIO EXTERIOR DE SANTA ROSALÍA, 1885-1929



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

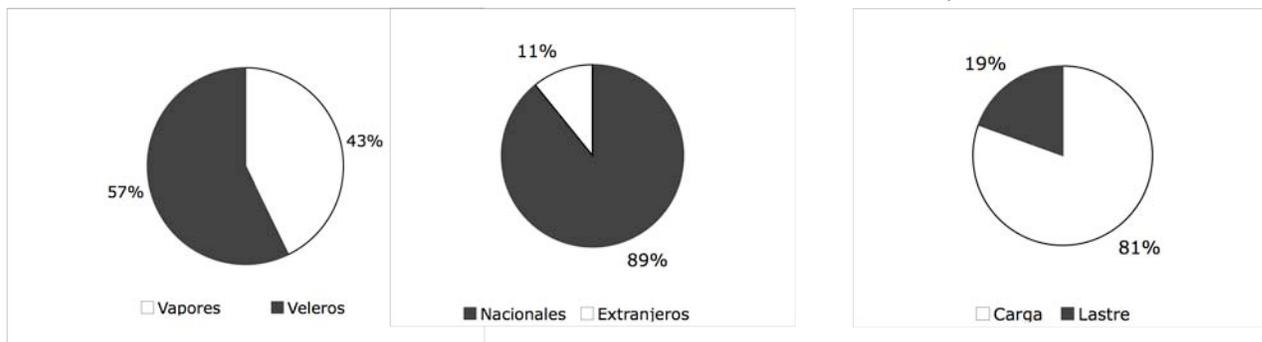
La navegación de este puerto se dio fundamentalmente en barcos de vela nacionales que transportaban el cobre vía el puerto de Guaymas, desde donde podía embarcarse por el ferrocarril de Nogales a la frontera de norte. De este punto había un enlace al sistema ferroviario transcontinental de Estados Unidos que a su vez alcanzaba las costas del Atlántico para destinarse al mercado europeo.

Lo anterior se refleja en la composición del movimiento marítimo en el puerto de Santa Rosalía para el periodo de 1887 a 1926. En la Gráfica 8.29 vemos que del total de barcos entrados al puerto, el 57% corresponde a vapores y 43% a veleros, de estos, el 89% eran nacionales y sólo el 11% extranjeros. A su vez, el 81% de barcos entraron cargados y el 19% en lastre..

Recordemos que para entonces operaban en el Golfo de California dos líneas de navegación nacionales, la de Luis A. Martínez y la de Joaquín Redo, además de que la compañía El Boleo contaba con sus propios veleros y vapores. La Compañía de Martínez tenía los vapores “Alamos”, “Carmen”, “Río Yaqui” y “Jalisco”, y con los veleros “Rebecca”, “Salvatierra”, “Agiabampo” y “Rambler”, a través de los cuales se realizaba el tráfico entre los puertos del Golfo de California, incluido Mazatlán. De ahí que es probable que el transporte de carga lo estuvieran realizando estas empresas y no las navieras extranjeras.¹³

¹³ Figueroa, *Guía*, 1899, v. 1.

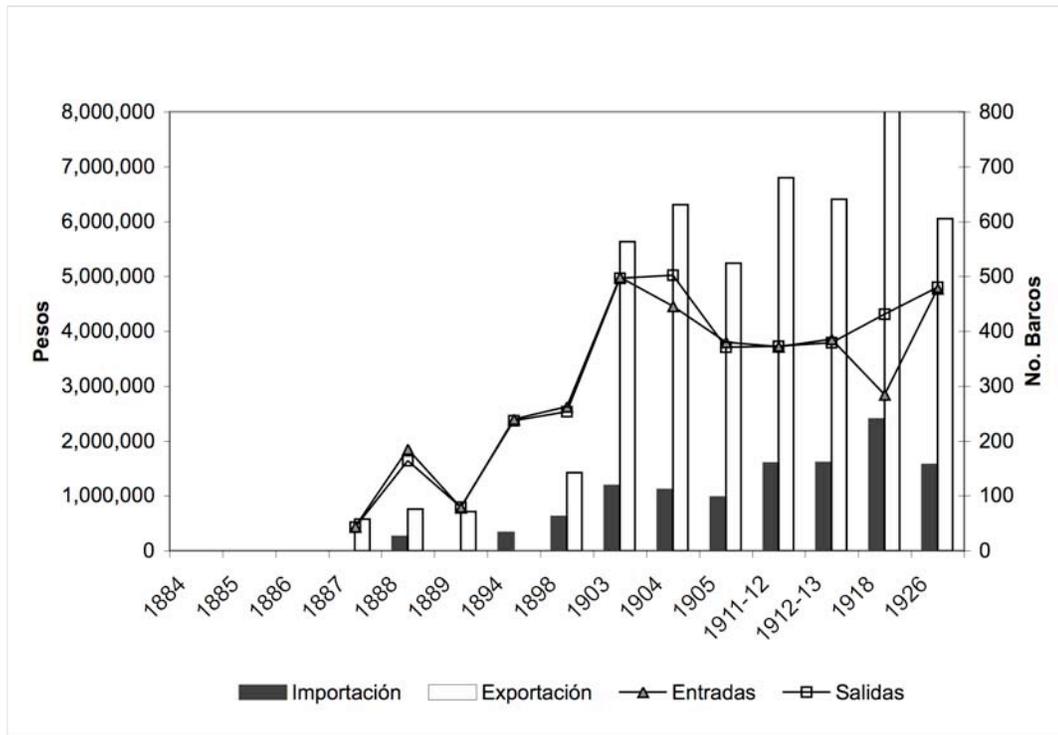
Gráfica 8.29
COMPOSICIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE SANTA ROSALÍA, 1887-1926



NOTA: El número total de barcos que entraron al puerto durante esos años fue de 7,283.
FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

En la comparación entre el comercio exterior y la navegación en Santa Rosalía es posible apreciar que si bien para los primeros años no existe una correlación directa entre estas dos variables, a partir de 1898 ocurre un aumento en la navegación y en el comercio, que se mantiene a lo largo del periodo con ligeras variantes (gráfica 8.30).

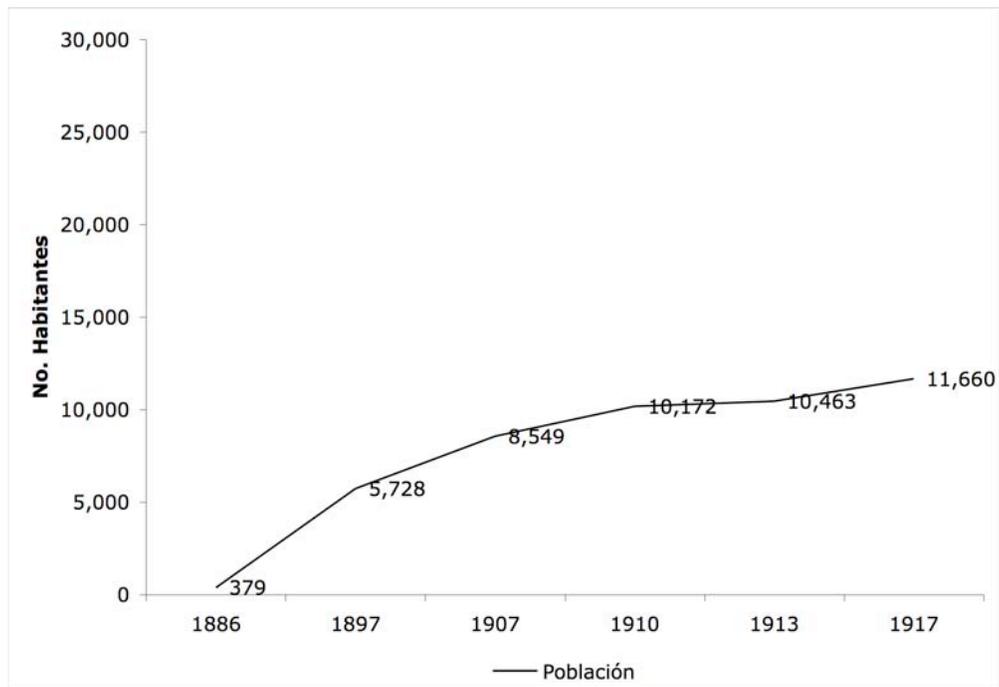
Gráfica 8.30
COMERCIO EXTERIOR Y NAVEGACIÓN DE SANTA ROSALÍA, 1887-1926



NOTA: La escala de esta gráfica se ha dejado en 8,000,000 de pesos para unificarla con los demás puertos. La cantidad de exportación en 1918 es: 9,762,621.39 pesos.
FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Con respecto a la población, Santa Rosalía experimentó un rápido crecimiento a partir de su apertura como puerto de altura y como salida de la producción cuprífera de la región. De poco más de 300 habitantes en 1886 pasó a 5,728 en 1897, en 1913 superó los 10,000 pobladores y en 1917 llegó a 11,660 (gráfica 8.31). Esta concentración demográfica se hallaba en el distrito minero de El Boleo, que se componía de varios sitios localizados cerca o dentro del propio puerto de Santa Rosalía. No contamos con datos de la población para la década de 1920, pero es probable que ésta se haya mantenido estable o con poco crecimiento en años posteriores.

Gráfica 8.31
POBLACIÓN DEL PUERTO DE SANTA ROSALÍA



FUENTES: 1886-1913, Juan Preciado Llamas, *Periferia*, 2005, p. 186-187; 1917, Kortheuer, 2001.

c) Los puertos de escala

El comercio exterior y la navegación en los puertos de escala fue muy distinta al comportamiento de los puertos primarios, estratégicos y secundarios. En el caso de los que hemos clasificado como de escala, no hay una patrón claro que defina tendencias durante todo el periodo. La navegación en estos puertos estuvo generalmente asociada a las rutas del comercio internacional y a la exportación de algunos productos específicos.

Bahía Magdalena

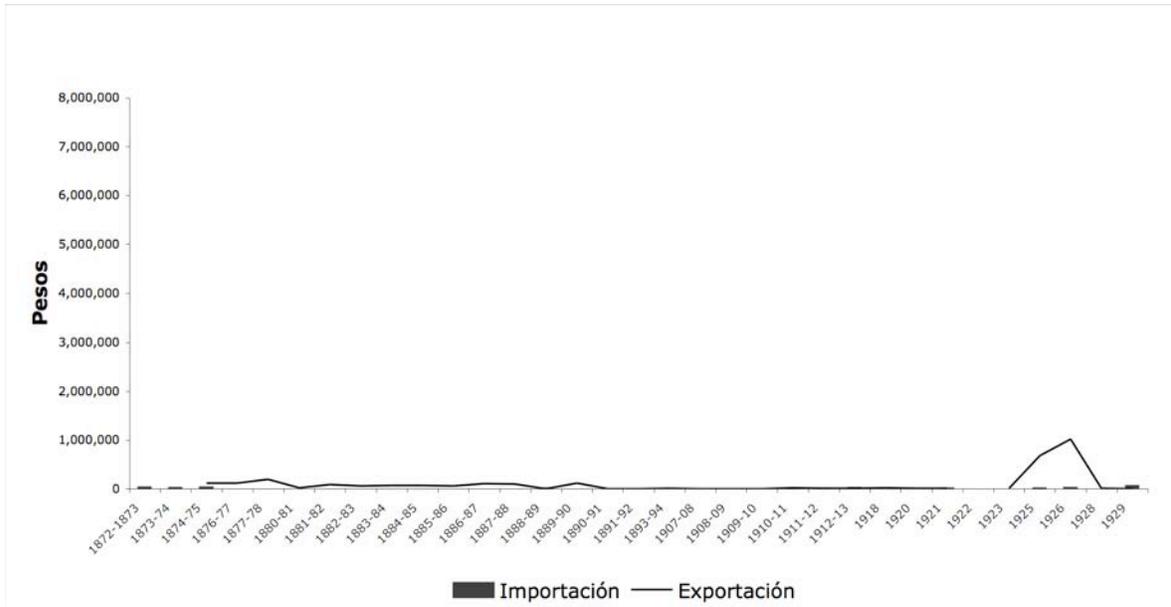
Bahía Magdalena fue un sitio conocido entre los pescadores de ballenas durante el siglo XVIII. En el siglo XIX fue abierto al comercio de altura y cabotaje y más adelante se convirtió en un punto de escala de los vapores en sus travesías de San Francisco a Panamá.

La explotación de orchilla en Bahía Magdalena fue una de las actividades que propiciaron la existencia de movimiento marítimo en el puerto. La orchilla era un líquen tintóreo utilizado como colorante. El estadounidense Joseph P. Hale obtuvo contratos por parte del gobierno mexicano para explotar este recurso en 1878, y durante este año embarcó el producto a San Francisco, con destino a Inglaterra. Flores Hale y Compañía obtuvieron un contrato de colonización en 1883, bajo el cual la compañía tuvo el dominio de la región más abundante de orchilla, que se explotó sin interrupción hasta 1893.¹⁴

Pese a la conocida exportación de orchilla, el comercio exterior de este puerto fue prácticamente nulo a lo largo de todo el siglo, y sólo experimentó un cierto auge entre 1925 y 1928, probablemente asociado al auge pesquero del Pacífico que también experimentó Ensenada (gráfica 8.32).

¹⁴ Chamberlin, “Explotación”, 1988.

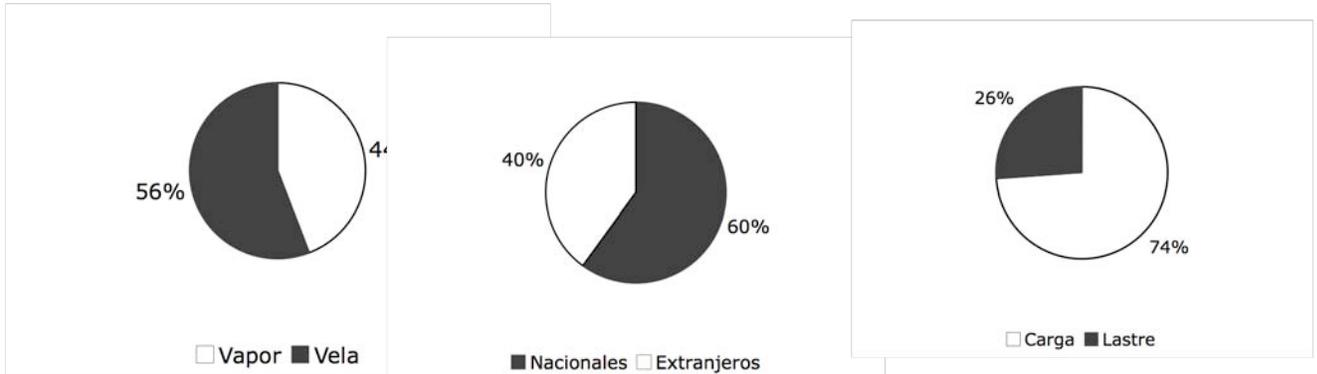
Gráfica 8.32
COMERCIO EXTERIOR DE BAHÍA MAGDALENA, 1872-1929



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Los registros del movimiento marítimo con que contamos para Bahía Magdalena corresponden sólo a los años de 1884 a 1894 y de 1911-12 a 1926. En estos años, la mayor parte de las embarcaciones que visitaron el puerto fueron veleros, con 56% y el 44% de vapores; de estos 60% eran nacionales y 40% extranjeros, la mayoría de ellos cargados (74%) y apenas el 26% en lastre (gráfica 8.33).

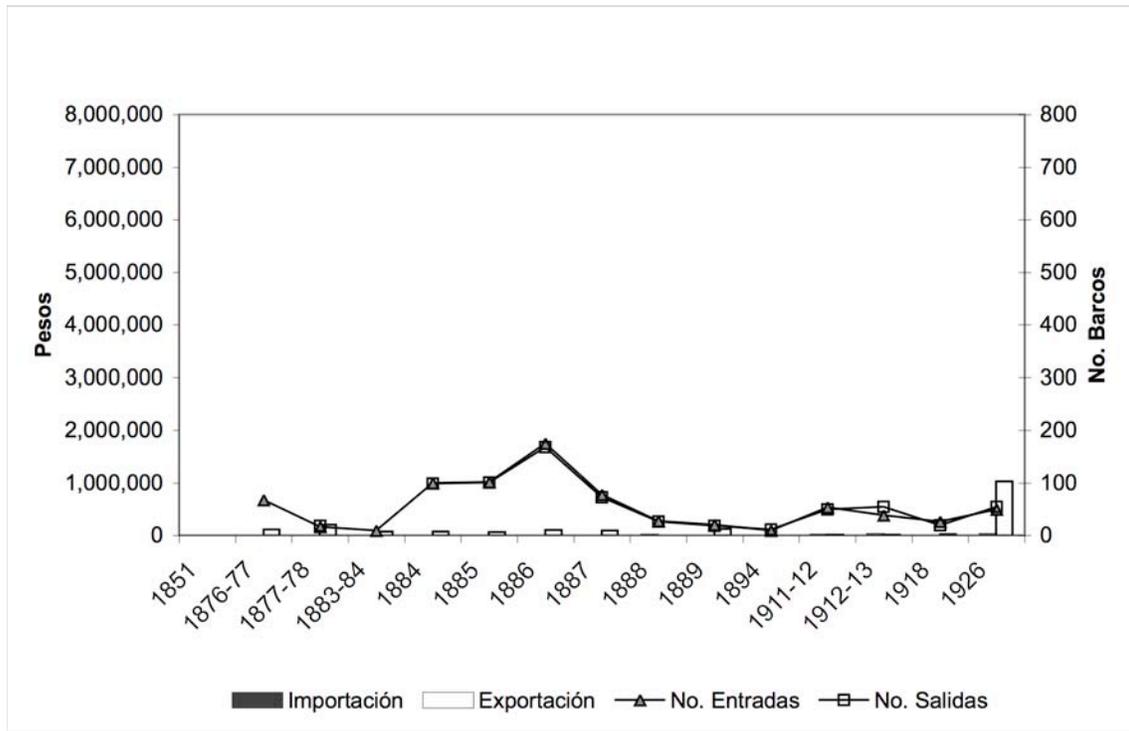
Gráfica 8.33
COMPOSICIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE BAHÍA MAGDALENA, 1884-1926



NOTA: El número total de barcos que entraron al puerto durante esos años fue de 793.
FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

El comercio exterior y la navegación en Bahía Magdalena fueron de poca importancia. El movimiento marítimo registra un breve aumento entre los años de 1884 y 1886, con un decaimiento a partir de 1888 y una ligera recuperación en 1911-12 y años posteriores. El comercio aparece con una participación mínima entre 1876-77 y 1889, y luego con un alza en 1926 (gráfica 8.34).

Gráfica 8.34
COMERCIO EXTERIOR Y NAVEGACIÓN EN BAHÍA MAGDALENA, 1851-1926



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

La población constaba de 500 personas en 1889. Entre 1912 y 1915 existió una empacadora de pescado en isla Margarita, operada por trabajadores japoneses y chinos y que empleaba 90 mexicanos. En el sur de la misma isla se rentaron terrenos a la Compañía del Desarrollo y Explotación de la Baja California, para la explotación de manganeso, actividad que se llevó a cabo entre 1912 y 1914.¹⁵

¹⁵ *Ibid.*, p. 50.

Ensenada

El surgimiento de Ensenada se encuentra directamente relacionado con el proyecto colonizador en el norte de la península de Baja California. Dicho proyecto formaba parte del impulso del gobierno porfirista en este rubro a raíz de la promulgación de las leyes de colonización en 1883.

La concesión para Ensenada fue otorgada a Luis Huller y Compañía, quienes fundaron la Compañía Mexicana Internacional Colonizadora, para fundar la colonia Carlos Pacheco, que se compondría de las ciudades de Ensenada, San Carlos y Punta Banda.¹⁶ El puerto pronto se convirtió en cabecera del Partido Norte, y hacia 1887 la compañía estableció una línea de vapores, un hotel (Iturbide), así como servicios de teléfono y telégrafo.¹⁷

A principios de siglo, Ensenada contaba con algunas producciones agrícolas, como trigo, maíz, frijol, papas, legumbres, frutas, higos, uvas y manzanas, y la riqueza mineral consistía en oro y cobre.¹⁸

Ensenada era el centro abastecedor de ranchos y distritos minerales de la zona fronteriza, incluido el fundo minero de Real del Castillo (donde se extraían oro y cobre), y otros poblados de la línea divisoria, como Agua Dulce, Jacalitos, Zaragoza, El Alamo y Colonia Tecate.¹⁹

El comercio exterior de Ensenada fue reducido en sus primeros años de existencia, y sólo experimentó un ligero aumento en sus importaciones y exportaciones en 1902-03, que se mantuvo más o menos estable y con ligeras fluctuaciones hasta 1918, cuando se registró un alto

¹⁶ Meade, "Establecimiento", 1988, p. 87.

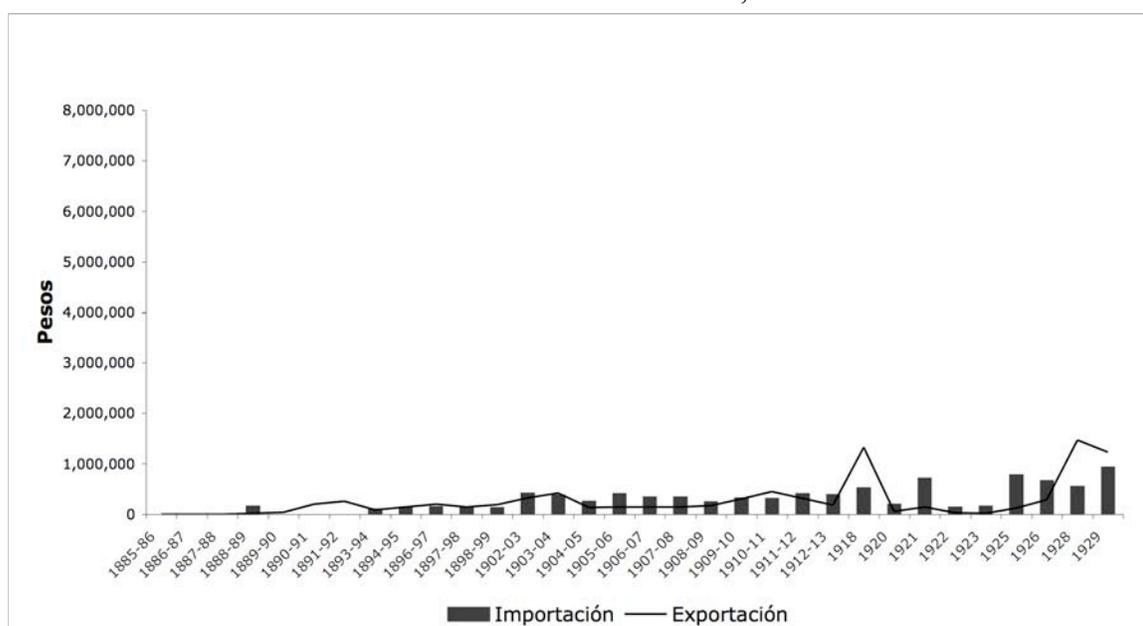
¹⁷ Moyano, "Colonización", 1988, p. 109.

¹⁸ "Ensenada", 1988, p. 207.

¹⁹ Southworth, *Baja*, 1989, p. 16.

volumen de exportaciones, mismo que decayó en 1920 y no se recuperó sino hasta 1929. La tendencia de las importaciones fue similar (gráfica 8.35).

Gráfica 8.35
COMERCIO EXTERIOR DE ENSENADA, 1885-1929



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

En la navegación del puerto es posible advertir un predominio de los veleros sobre los vapores, mientras los primeros participaron con un 40% los segundos tuvieron un 60%. De estos, el 95% eran extranjeros y apenas el 5% nacionales, el 41% entraban con carga y el 59% en lastre (gráfica 8.36).

Gráfica 8.36
COMPOSICIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE ENSENADA, 1884-1926



NOTA: El número total de barcos que entraron al puerto durante esos años fue de 7,964.
FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

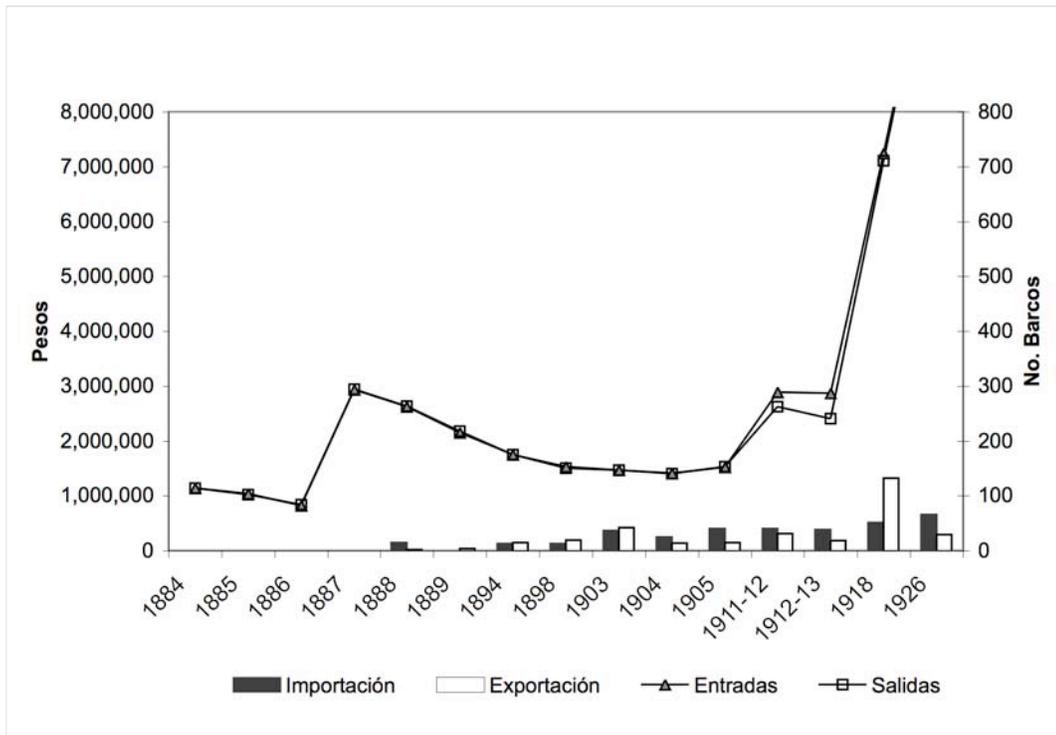
El hecho de que la gran mayoría de las embarcaciones fueran extranjeras da cuenta de la importancia de Ensenada en el circuito de comunicaciones con San Diego. La Compañía del Desarrollo de Baja California estableció un servicio entre San Diego, Ensenada y San Quintín, que contaba con el vapor “St. Denis”, de 302 toneladas de registro neto.²⁰ Además, hacían escala en el puerto los vapores que navegaban entre San Diego y San José de Guatemala, como el “City of Topeka” o el “Montserrat”.²¹

Al comparar el comercio exterior con la navegación en Ensenada es posible ver dos tendencias completamente distintas. La entrada y salida de embarcaciones tiene un movimiento variable entre 1884 y 1886, y un auge en 1887, probablemente asociado con el desarrollo del puerto y la llegada de colonos. Este se mantiene más o menos estable hasta 1911-12, cuando registra un incremento en el tráfico marítimo, mismo que seguirá en ascenso para presentar una tendencia a la alza en 1918 y un punto álgido en 1926 (gráfica 8.37).

²⁰ *Ibid.*, p. 23.

²¹ Meade, “Establecimiento”, 1988, p. 89.

Gráfica 8.37
COMERCIO EXTERIOR Y NAVEGACIÓN EN ENSENADA, 1884-1926



NOTAS: El número total de barcos que entraron al puerto durante esos años fue de 7,964. La cantidad total de entradas y salidas de embarcaciones al puerto de Ensenada en 1926 fue de 1,175 barcos.

FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Es probable que este comportamiento tenga relación con el hecho de que a principios de la década de 1920 Ensenada era un centro pesquero de importancia para el sur de California, particularmente en la industria del pescado y la langosta. Además existía, como antes, producción de trigo y frijol.²²

El aumento de las exportaciones en 1918 se debe a la exportación de productos minerales, que en este año ascendió a \$1,181,513 pesos, proveniente de las minas cercanas al

²² Cleland, *Mexican*, 1924, p. 424.

puerto. El resto de los artículos de exportación en ese año se compuso de artículos vegetales, minerales y manufacturas.²³

La población del puerto no vio grandes modificaciones entre el año de su fundación y unas décadas más tarde, pues mientras que en 1883 contaba con 193 habitantes, cuarenta y un años después, en 1924, apenas había alcanzado los 1,500 pobladores.²⁴

Altata

El puerto de Altata estaba ligado a la ciudad de Culiacán, capital del estado de Sinaloa y asiento de los comerciantes que realizaban el tráfico de mercancías a través de este puerto. En distintos momentos del siglo XIX existieron conflictos entre los grupos de poder de Culiacán y Mazatlán, que se vieron también reflejados en el dominio e impulso de Altata para mantenerlo abierto al comercio de cabotaje o extranjero.²⁵ El interés era arrebatar a Mazatlán su dominio sobre las actividades mercantiles, cosa que nunca logró.

En 1883 se inauguró una línea de ferrocarril entre Altata y Culiacán, de la compañía del Ferrocarril Sinaloa-Durango, que pretendía seguir su trayecto hasta dicha ciudad. En 1890 la línea fue traspasada a la Compañía del Ferrocarril Occidental mexicano y ésta inauguró también un servicio de vapores en la costa del Pacífico.²⁶

Pese a lo anterior, el comercio exterior de Altata fue insignificante durante la mayor parte del siglo XIX. Sólo alcanzó cierta importancia en 1888 y después decayó para recuperarse en 1896-97, con una etapa a la alza en 1904-05 que continuó con ciertas fluctuaciones en los

²³ United States Department of Commerce, *Mexican*, 1923, p. 333.

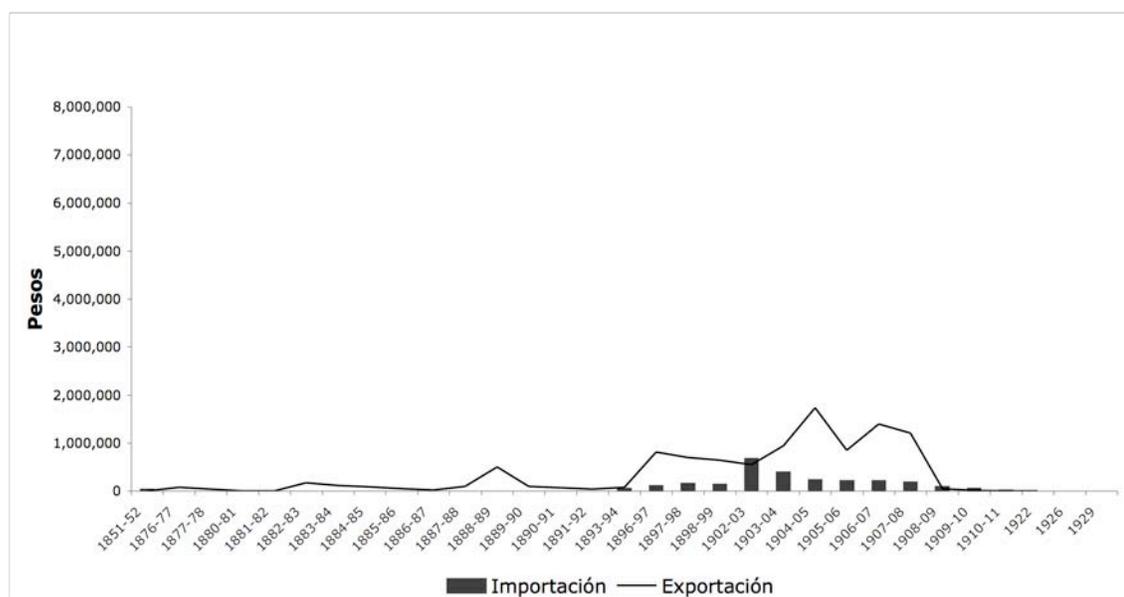
²⁴ Para 1883, Meade, "Establecimiento", 1988, p.87; 1924, Cleland, *Mexican*, 1924, p. 424.

²⁵ Voss, *Periphery*, 1982, pp. 121-127.

²⁶ Southworth, *Sinaloa*, 1980; Vélez, "Ferrocarriles", 1991.

siguientes años, hasta desplomarse de nuevo en 1908-09. Esta tendencia es similar para las importaciones y las exportaciones, aunque estas últimas tuvieron siempre más relevancia (gráfica 8.38).

Gráfica 8.38
COMERCIO EXTERIOR DE ALTATA, 1851-1929



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

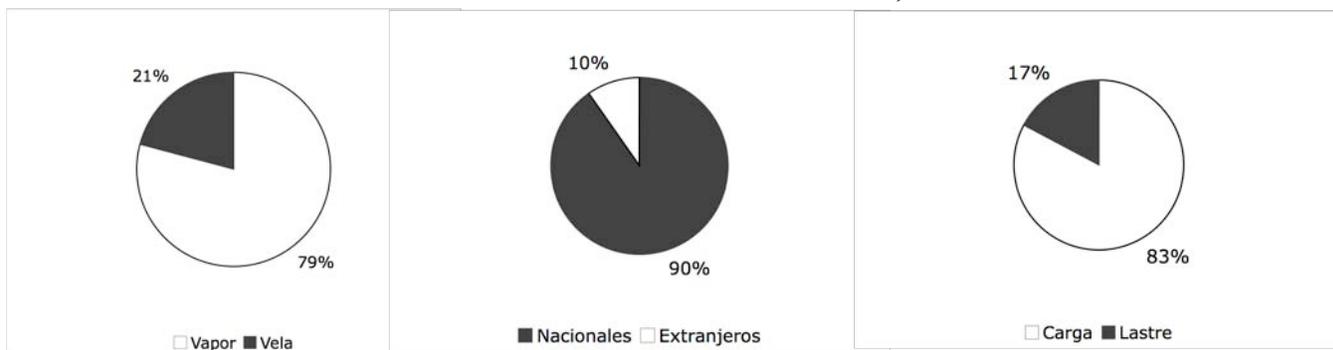
Altata exportaba algunos productos procedentes de Culiacán y madera brasil que se encontraba en sus costas.²⁷ Sin embargo, el auge exportador que registró en los primeros años del siglo XX se debió la producción de azúcar en los ingenios cercanos que la embarcaban a través de Altata. La importación también estuvo relacionada con esta industria, ya que por este puerto se introducía maquinaria pesada para la agricultura. La decadencia de Altata, al parecer,

²⁷ García, *Diccionario*, 1888, v. 1, p. 150; United States Hydrographic Office, *West*, 1887, p. 43.

se debió a la llegada del ferrocarril Sud Pacífico a Culiacán en 1909 y a la crisis del mercado del azúcar.²⁸

En el movimiento marítimo del puerto se aprecia que el 79% de barcos que entraron entre 1884-1894 y 1900-1926 fueron vapores y 21% veleros; de estos, 90% eran nacionales y 10% extranjeros y el 83% entraron cargados con sólo el 17% en lastre (gráfica 8.39). Algunos de los vapores que se encargaban del tráfico en Altata eran propiedad de la Compañía del Ferrocarril Occidental, que contaba con el “Manzanillo”, de 475 toneladas, el “Guaymas”, de 437 toneladas, el “Porfirio”, de 80 toneladas y el “Altata”, de 111 toneladas. Esta misma flota recorría toda la costa del Pacífico, desde Guaymas a San Benito y puntos intermedios.²⁹

Gráfica 8.39
COMPOSICIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE ALTATA, 1884-1926



NOTA: El número total de barcos que entraron al puerto durante esos años fue de 2,538.

FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

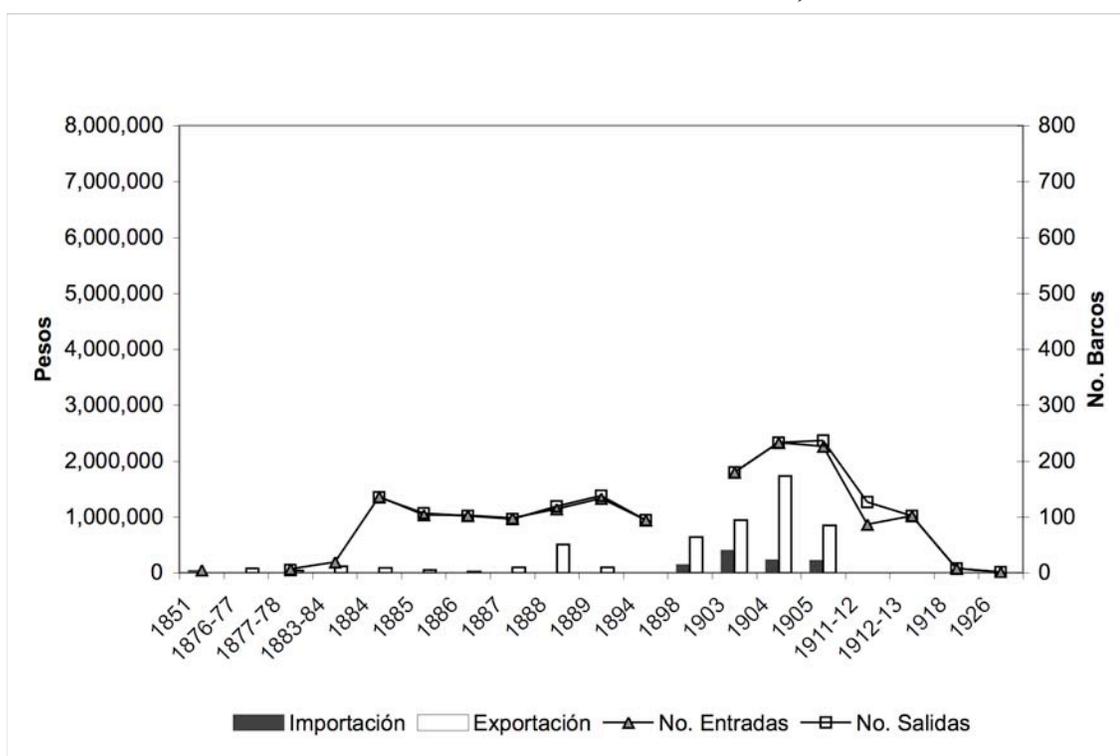
En la gráfica comparativa del comercio exterior y navegación, se aprecia que ambas variables no están directamente relacionadas en Altata; en los años de 1903 a 1905 es visible un aumento de las exportaciones, al igual que en el tráfico marítimo (gráfica 8.40). La caída en

²⁸ Ibarra, *Sinaloa*, 1993, p. 58.

²⁹ Southworth, *Sinaloa*, 1980, p. 75.

estos rubros es indiscutible en 1918, lo cual muestra que el comercio del norte de Sinaloa encontró otras rutas de comercialización, generalmente terrestres.

Gráfica 8.40
COMERCIO EXTERIOR Y NAVEGACIÓN EN ALTATA, 1851-1926



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Los datos de población del puerto de Altata son escasos. En 1907 contaba con 629 habitantes, y en 1912 había disminuido a 500.³⁰ El puerto era parte del distrito de Culiacán, y es probable que por la facilidad de transporte entre ambos puntos (a sólo 4 horas de distancia en ferrocarril), la bahía haya permanecido con un número reducido de pobladores.

³⁰ Para 1907, Peñafiel, *División*, v. 4, p. 93; para 1915, *Records of the Office of the Chief of Naval Operations*, Intelligence Division, NA, RG 38, box 1096, NM-63, entry 98, exp. 2311, Altata, Mexico, November 24, 1912.

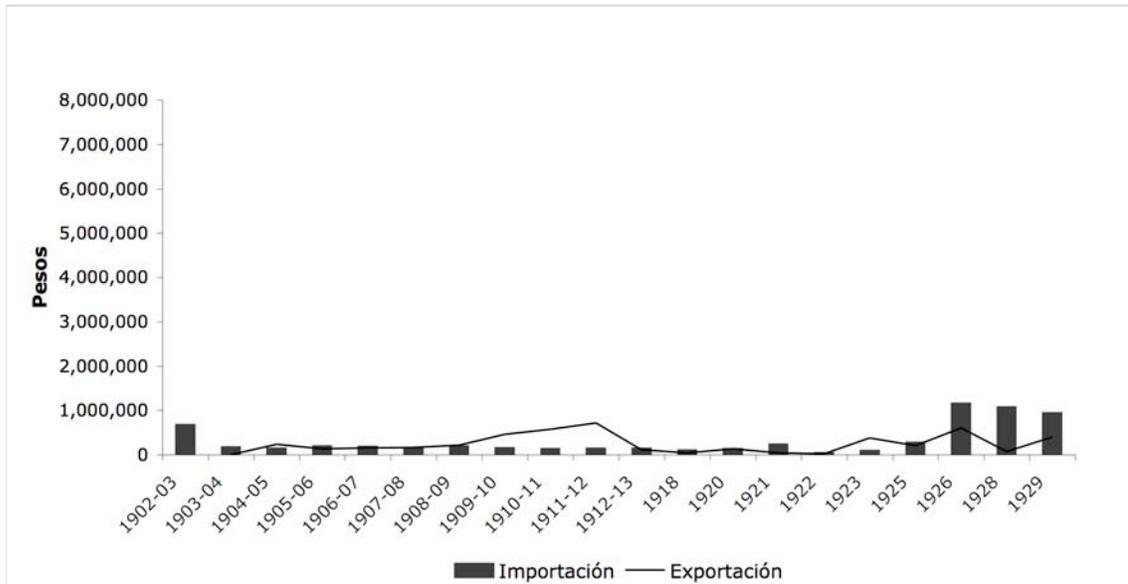
Topolobampo

Al igual que Ensenada, el surgimiento del puerto de Topolobampo se encuentra asociado a un proyecto colonizador porfirista. Albert K. Owen, estadounidense vinculado a empresas ferroviarias de su país, obtuvo del gobierno porfirista una concesión para colonizar la bahía de Topolobampo. El proyecto proponía que este sitio se convirtiera en la ruta más corta entre el Atlántico y Asia, a través de la construcción de un ferrocarril transcontinental, tendido del sur de Texas a Topolobampo.

Los primeros pobladores llegaron al puerto en 1885 y se dedicaron a diversas actividades agrícolas (maíz, frijol, legumbres y árboles frutales), pero debió pasar cierto tiempo antes de que sus productos pudieran entrar en el mercado nacional e internacional.

Los registros del comercio exterior de Topolobampo, sin embargo, aparecen en las estadísticas oficiales a partir del año fiscal de 1902-03, cuando hay un predominio de las importaciones. Las exportaciones son escasas durante prácticamente todo el periodo, con un breve auge entre 1909 y 1913, tendencia que no se vuelve a recuperar sino hasta 1925 (gráfica 8.41).

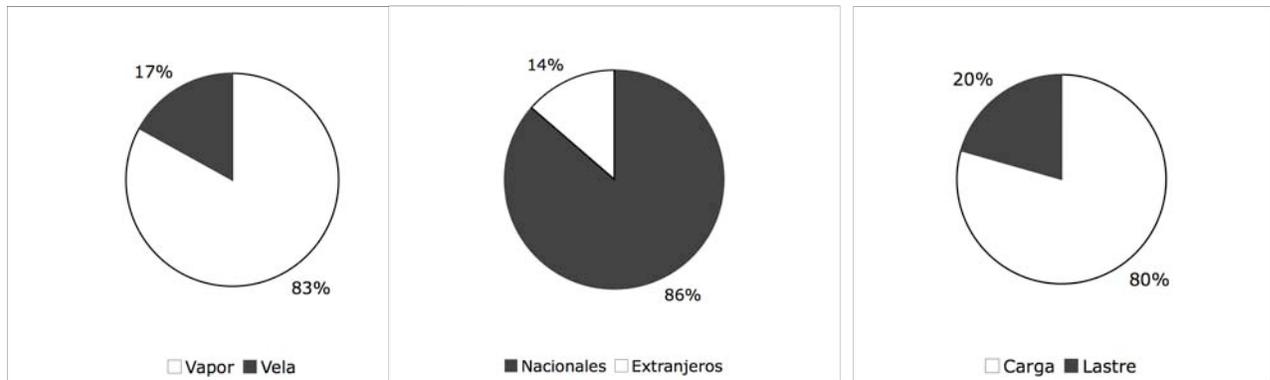
Gráfica 8.41
COMERCIO EXTERIOR TOPOLOBAMPO, 1902-1929



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

La navegación en el puerto de Topolobampo corresponde a los años de 1902 a 1926. En este periodo, la mayoría de los barcos que entraron al puerto fueron vapores (83%), mientras que de veleros sólo se registró un 17%. De estos, 86% fueron nacionales y 14% extranjeros, 80% cargados y 20% en lastre (gráfica 8.42). El predominio de los barcos nacionales confirma la participación de Topolobampo en el tráfico de cabotaje en el Golfo de California, al mismo tiempo que los buques cargados representan la importancia mercantil de este puerto.

Gráfica 8.42
COMPOSICIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE TOPOLOBAMPO, 1902-1926



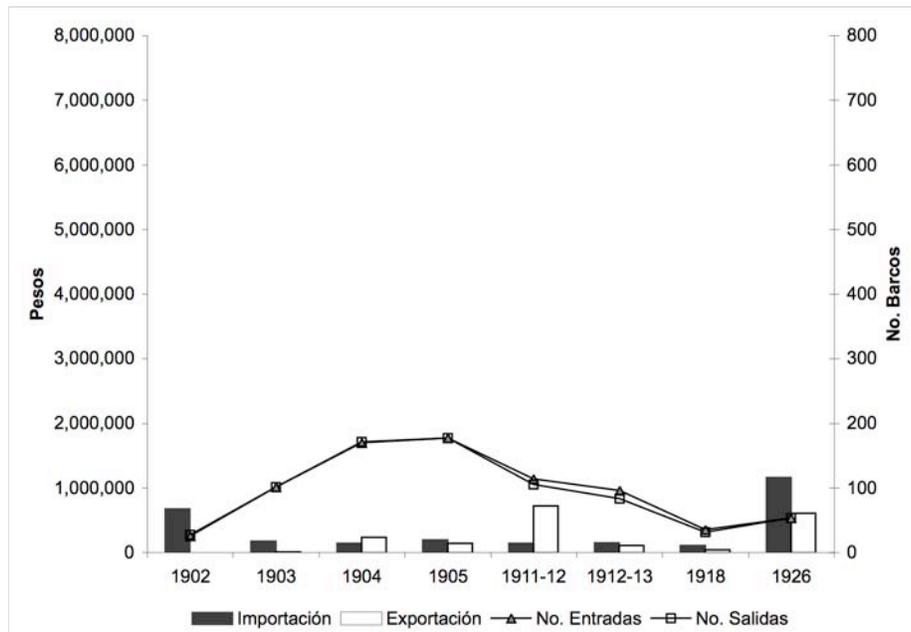
NOTA: El número total de barcos que entraron al puerto durante esos años fue de 878.
FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Lo anterior también se refleja en una gráfica comparativa entre el comercio exterior y la navegación, donde es posible advertir la poca relación entre ambas variables, por lo menos hasta el año fiscal de 1911-12 (gráfica 8.43). En 1918 ocurre una disminución en ambos rubros, de la cual hay una recuperación en 1926.

En 1928 las principales industrias del valle de El Fuerte –del cual Topolobampo formaba parte– eran el azúcar y el jitomate. Además, las exportaciones a través del puerto, como del camarón seco, se hacían a China, vía Guaymas, Mazatlán y San Francisco; el azúcar se enviaba por ferrocarril a El Paso, Texas, desde donde se almacenaba para distribuirse a otros puntos del interior de México.³¹

³¹ *Records of the Office of the Chief of Naval Operations*, Intelligence Division, NA, RG 38, box 1096, NM-63, entry 98, exp. 2313. Topolobampo, Mexico, November 28, 1912. Los datos corresponden al año de 1919.

Gráfica 8.43
COMERCIO EXTERIOR Y NAVEGACIÓN EN TOPOLOBAMPO, 1902-1926



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Finalmente, desde el surgimiento del puerto de Topolobampo hasta el año de 1921, la población apenas aumentó de 300 a 500 habitantes.³² Esto representa la poca repercusión que tuvo el proyecto colonizador, al mismo tiempo que refleja el escaso impacto de este sitio en el sistema de navegación del Pacífico.

³² Lowenthal, “Topolobampo”, 1986, p. 77.

Puerto Ángel

La participación de Puerto Ángel en el comercio exterior y la navegación está asociada a la producción y comercialización del café, aunque otros artículos como el tabaco, el café, el hule, el añil, el algodón y productos cítricos también se producían en la costa y la región de Tuxtepec-Choapam. Estos últimos se comercializaban a través del Istmo de Tehuantepec y, los provenientes de Pochutla, Juquila y Jamiltepec eran enviados a Puerto Ángel o Puerto Minizo.³³

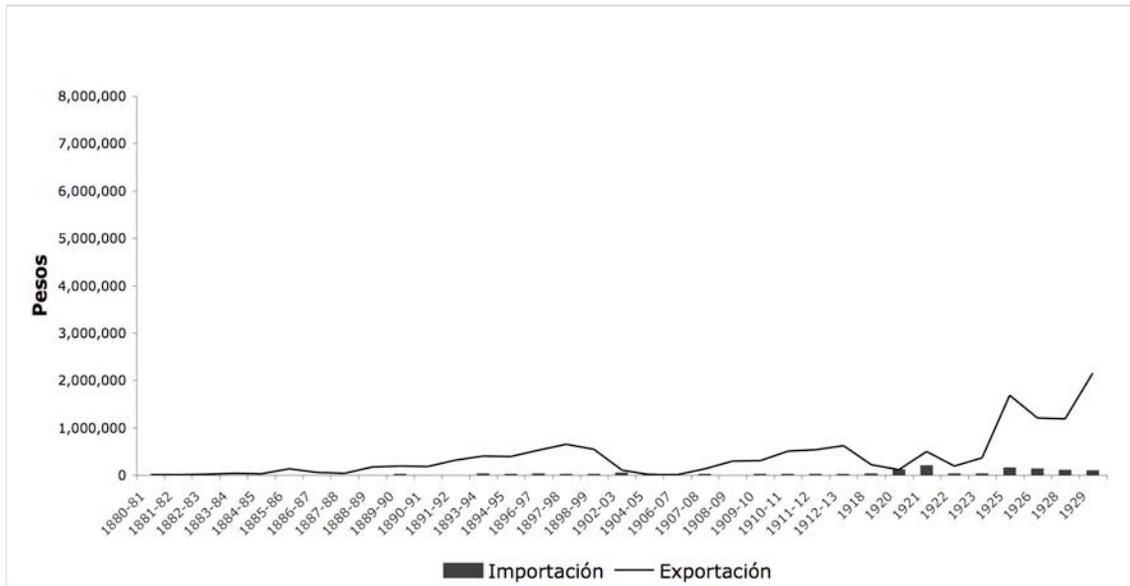
En la década de 1880 las exportaciones de Puerto Ángel fueron mínimas, aunque contamos con el dato de que en 1883 había exportado 166,218 kilogramos de café.³⁴ La participación en la exportación creció en 1890 y se mantuvo en ascenso hasta 1902-03, cuando experimentó una caída, de la cual sólo se recuperó hasta 1908-09. De esta tendencia estable volvió a desplomarse en 1920, con una breve recuperación en 1921 y un aumento definitivo en 1925. En 1929 las exportaciones tuvieron el registro más alto, con un valor de más de 2 millones de pesos (gráfica 8.44).

En las importaciones no se advierte una actividad considerable, sino hasta la década de 1920. En 1921 las importaciones casi alcanzaron los \$200,000 pesos, cifra que no se volvió a registrar en ningún otro año.

³³ Chassen y Martínez, "Desarrollo", 1986, p. 289.

³⁴ *Ibid.*, p.297.

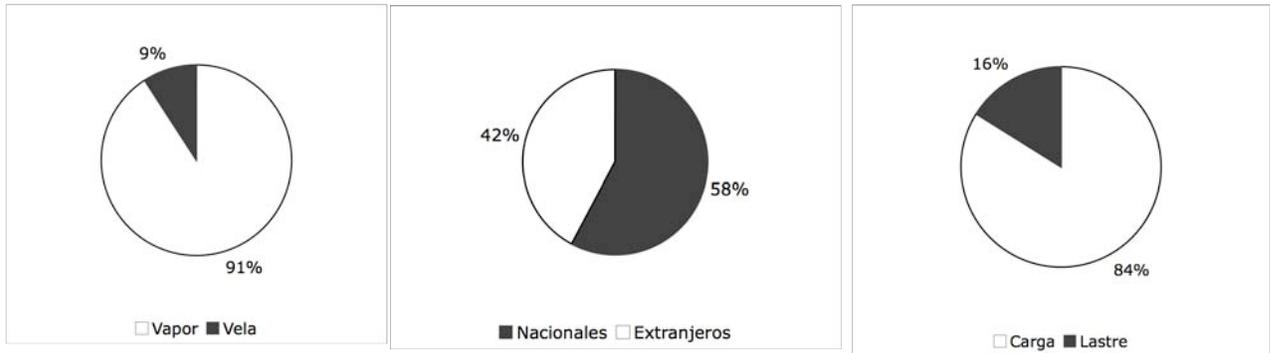
Gráfica 8.44
COMERCIO EXTERIOR DE PUERTO ÁNGEL, 1880-1929



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

El movimiento marítimo en Puerto Ángel fue predominantemente de vapores, que registraron un 91%, mientras los veleros apenas lograron el 9%; de estos, el 42% fueron extranjeros y 58% nacionales, el 84% entró al puerto con carga y el 16% en lastre (gráfica 8.45).

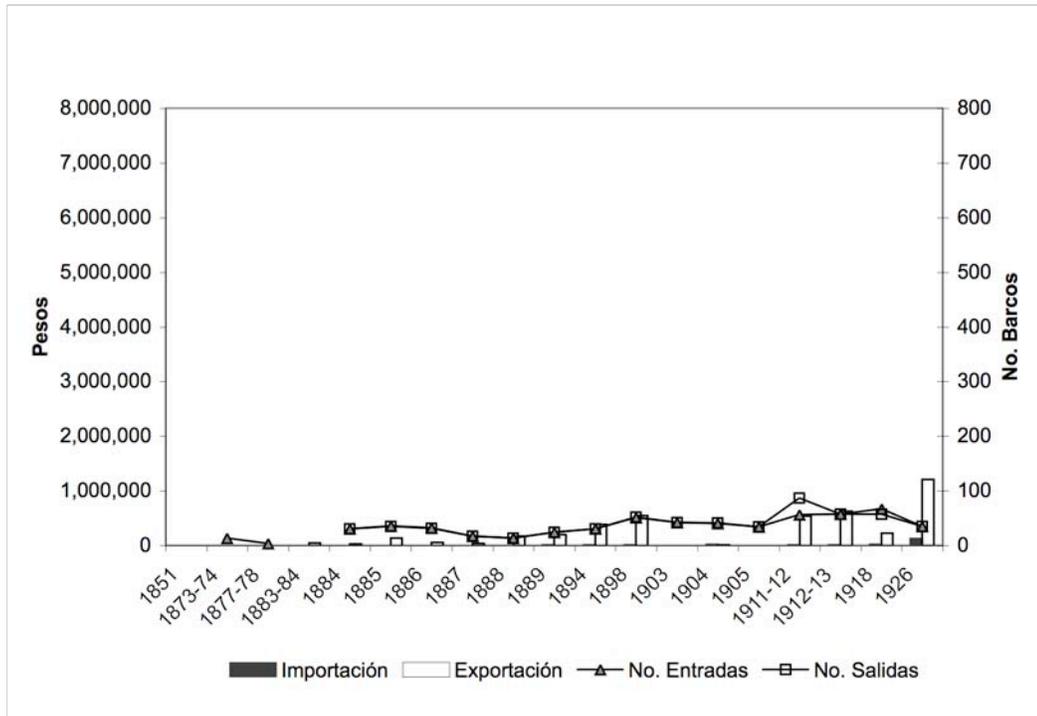
Gráfica 8.45
COMPOSICIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE PUERTO ÁNGEL, 1884-1926



NOTA: El número total de barcos que entraron al puerto durante esos años fue de 1,089.
FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo

En Puerto Ángel las tendencias del comercio exterior y la navegación fueron similares, lo cual sugiere que el puerto estaba directamente ligado este tipo de comercio, más que al de cabotaje. Por otro lado, en la figura 8.46 se aprecia que la entrada y salida de buques en todo el periodo no superó las 100 embarcaciones por año; un breve aumento en el movimiento marítimo se registró en el año de 1898 y más adelante en 1911-12; en el comercio exterior ocurrió también un aumento en 1898 y en los primeros años del siglo XX.

Gráfica 8.46
COMERCIO EXTERIOR Y NAVEGACIÓN EN PUERTO ÁNGEL, 1851-1926



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Tonalá

Tonalá, junto con San Benito, constituyó un punto de salida en el Pacífico de los ricos productos de la costa de Chiapas, tales como el café, el tabaco, la vainilla, el tabaco. De particular importancia fue el café del Soconusco, que a principios del siglo XX había adquirido gran importancia.

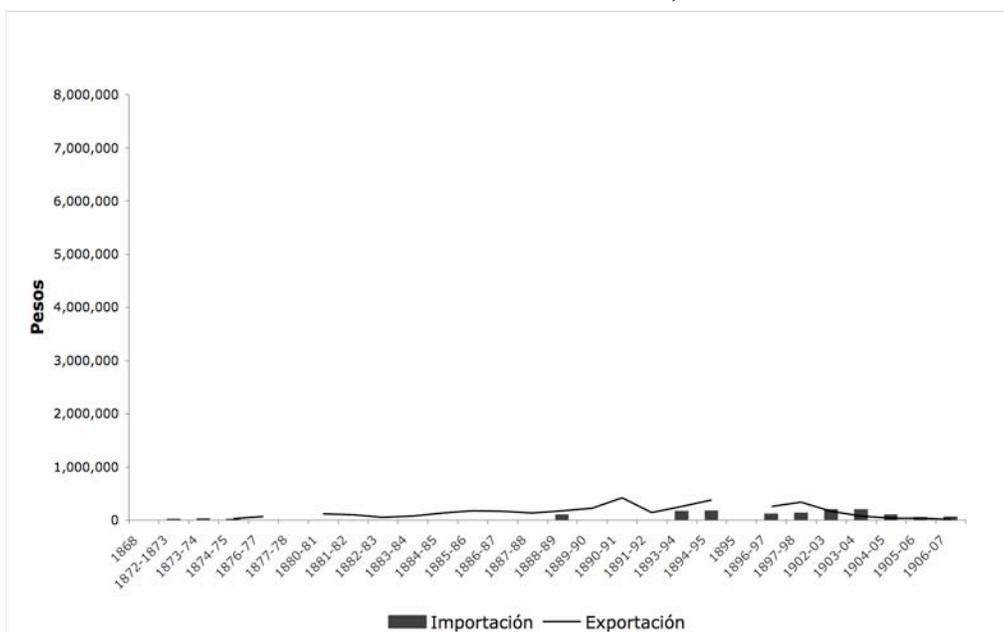
El punto de desembarque del puerto de Tonalá era un sitio llamado La Puerta, que en 1887 contaba con unas cuantas casas utilizadas por sus habitantes como tiendas, así como otras casas y refugios para las barcazas. Este sitio era de escala para los vapores de la Pacific Mail,

que tocaban en el puerto una vez al mes de ida y de vuelta. La compañía tenía un número de boyas ancladas lejos de la rompiente de olas para utilizarlas al cargar y descargar las barcasas.³⁵

A pesar de ser un sitio importante de salida para algunos productos del Sonocusco, su comercio exterior fue limitado y sólo en algunos años logró superar el valor de \$150,000 en exportaciones. Sus importaciones apenas alcanzaron la cifra de \$191,496.08 en 1902-03, y en los otros años estaba ligeramente arriba de \$100,000 (gráfica 8.47).

Tonalá desaparece de los registros oficiales después del año fiscal de 1906-07. No obstante, hemos encontrado que en 1920 Tonalá formaba parte del Ferrocarril Panamericano y tenía una población de 4,785 habitantes. Sus principales productos de exportación eran maderas de cedro, petróleo, café, ganado, pieles y plata.³⁶

Gráfica 8.47
COMERCIO EXTERIOR DE TONALÁ, 1868-1907



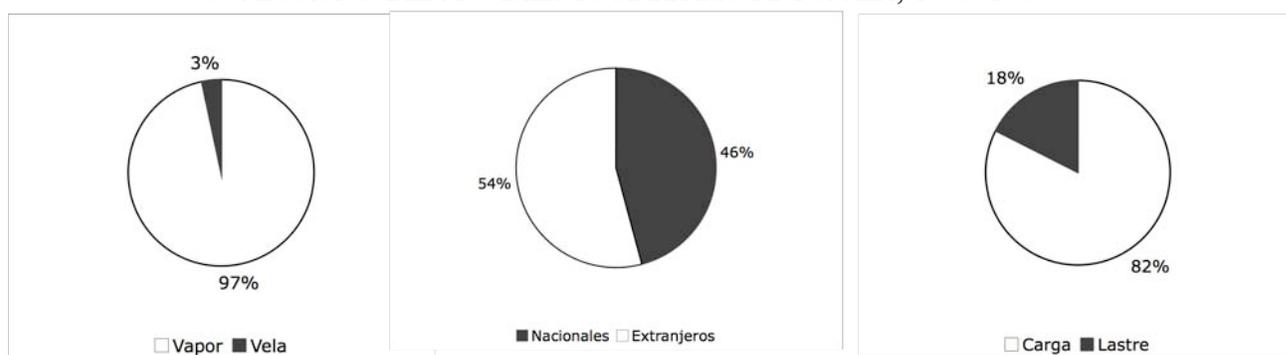
FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

³⁵ United States Hydrographic Office, *West*, 1887, p. 83.

³⁶ Filsinger, *Commercial*, 1920, p. 91.

Los datos de navegación para el puerto de Tonalá corresponden a los años de 1885-1888 y 1895-1905, después de este año el puerto desaparece de las publicaciones oficiales. Aunque no se cuente con un registro más completo de esta variable, es posible observar que en su movimiento marítimo Tonalá siguió un patrón similar al de Puerto Ángel. Tuvo una mayor entrada de barcos de vapor (95%) y apenas un 3% de veleros; de los cuales 54% fueron extranjeros y 46% nacionales, y 82% cargados con sólo 18% en lastre (gráfica 8.48).

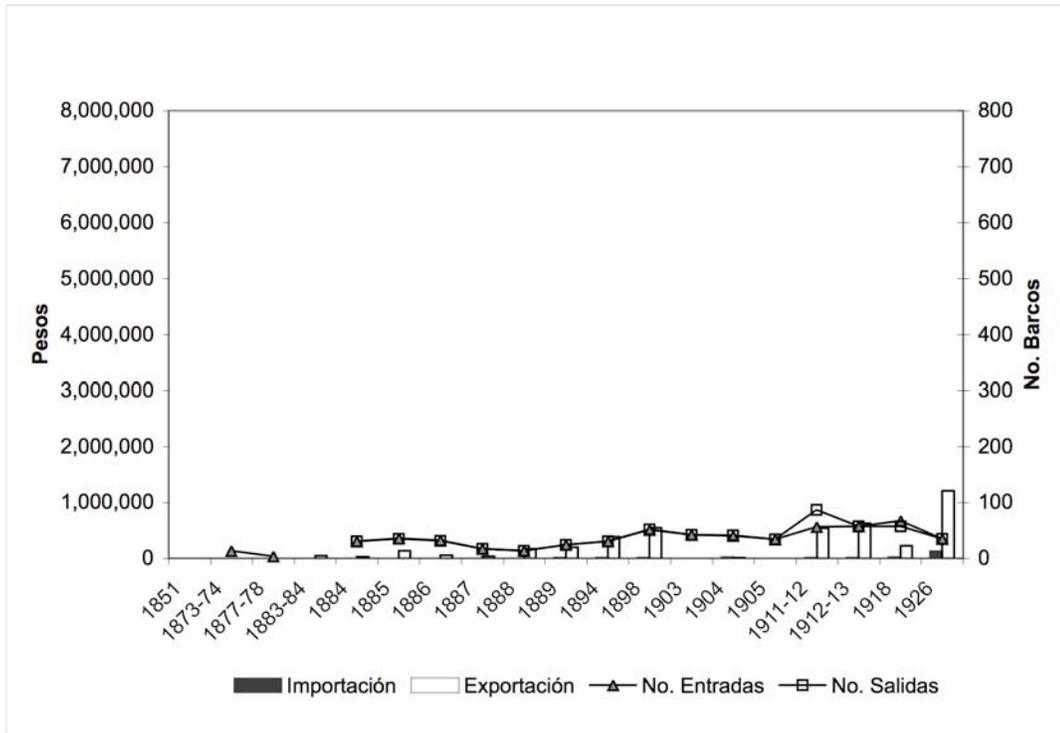
Gráfica 8.48
COMPOSICIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE TONALÁ, 1885-1905



NOTA: El número total de barcos que entraron al puerto durante esos años fue de 582.
FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Las tendencias del comercio exterior y la navegación en Tonalá es similar en ambos casos. Se observa una entrada y salida de embarcaciones limitada, pero estable entre 1885 y 1888, y luego un ligero aumento del tráfico entre 1898 y 1905 (gráfica 8.49). El comercio exterior se mantiene estable y empieza a decaer en 1904, cerrando con ello un ciclo de la participación de Tonalá en el sistema del Pacífico.

Gráfica 8.49
COMERCIO EXTERIOR Y NAVEGACIÓN EN TONALÁ, 1851-1905



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

San Benito

El desarrollo del puerto de San Benito (Soconusco) estuvo ligado a la producción y comercialización del café. De los puertos chiapanecos, San Benito fungió como el punto de entrada y salida de personas y mercancías en la zona del Sonocusco. Tenía directa comunicación con Tapachula a sólo 8 leguas de distancia, que podía recorrerse en dos horas y media en mula.³⁷

³⁷ Tovar, *Finqueros*, 2006, p. 113.

En 1887, el pueblo de San Benito se componía de 30 casas con techo de paja, localizadas sobre la playa. La agencia de la *Pacific Mail* y la aduana marítima, con sus astas de bandera, eran los edificios más grandes y estaban más cerca del agua.³⁸

San Benito, al igual que otros puertos de escala, carecía de un sitio de desembarque apropiado. Las barcazas eran el único medio para cargar y descargar los buques. Con una boya amarrada afuera del punto de quiebre de las olas, con una línea rápida en casos de marejada, utilizada para las densas olas que a veces se encontraban en el puerto.³⁹ Un muelle de hierro había sido propuesto desde la década de 1880, pero al parecer no se construyó, y sólo se instaló uno de madera una década después.

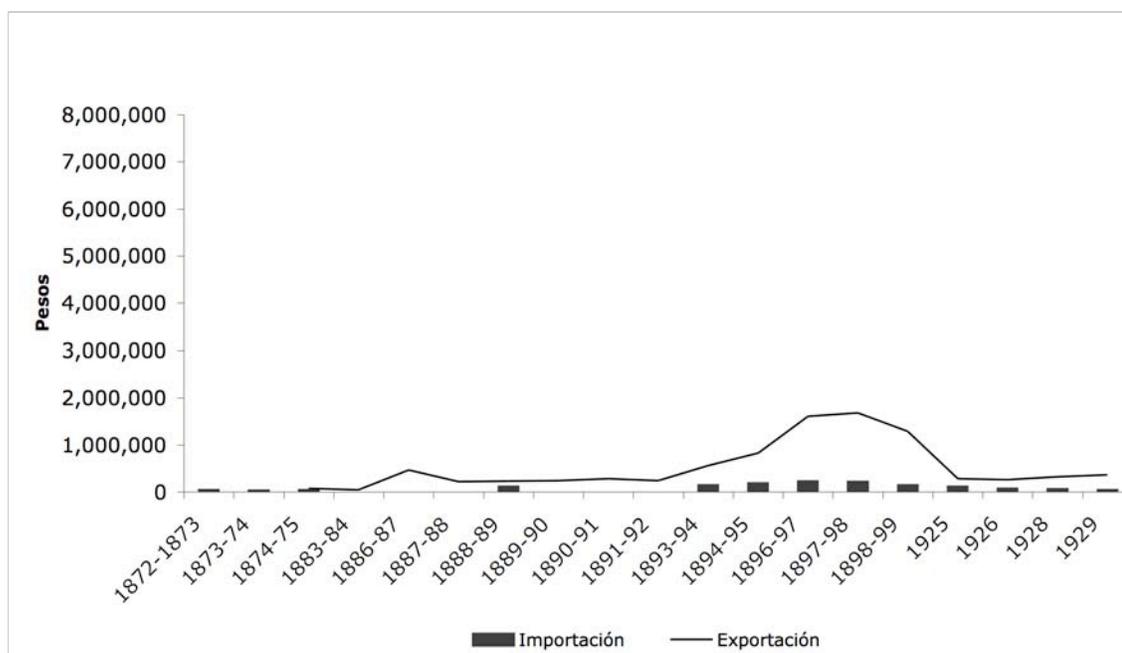
En el análisis de su comercio exterior es posible observar que entre 1883 y 1891-92 tuvo una ligera participación en las exportaciones, que aumentó a partir de 1893-94 y se conservó hasta 1898-99. No contamos con datos para los siguientes años, pero en 1925 se observa que las exportaciones son parecidas las registradas en la década de 1890, pues apenas alcanzaron a estar arriba de los \$275,000 pesos. De esta tendencia el puerto logró recuperarse levemente, pero no volvió a tener el auge de los años noventa (gráfica 8.50).

En sus importaciones dominaron los años de 1896-97 y 1897-98 con más de \$200,000 pesos, cifra que disminuyó drásticamente en 1926 y años posteriores, hasta registrarse en 1929 la mínima cantidad de \$39,968 en importaciones, casi al mismo nivel en que se encontraba en 1874-75.

³⁸ United States Hydrographic Office, *West*, 1887, p. 187.

³⁹ United States Hydrographic Office, *West*, 1893, p. 187.

Gráfica 8.50
COMERCIO EXTERIOR DEL PUERTO DE SAN BENITO, 1872-1929



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

El auge en las exportaciones que se aprecia en la década de los noventa en San Benito está asociado al cultivo del café. La introducción de capitales extranjeros en la cafecultura del estado ocurrió a fines de siglo, después de una crisis que se registró en la producción, ocasionada por la caída del precio del café.⁴⁰ A partir de entonces, el café del Soconusco experimentó una productividad importante, pues se aplicaron nuevos sistemas de cultivo, se construyeron máquinas secadores de vapor, despulpadoras, tanques de lavar y fermentar, además de que se promovió la apertura de caminos hacia San Benito. Dichos caminos pasaban por Huixtla y Tapachula, centros de acopio y venta del café.⁴¹

⁴⁰ Chassen y Martínez, “Desarrollo”, 1986, p. 302.

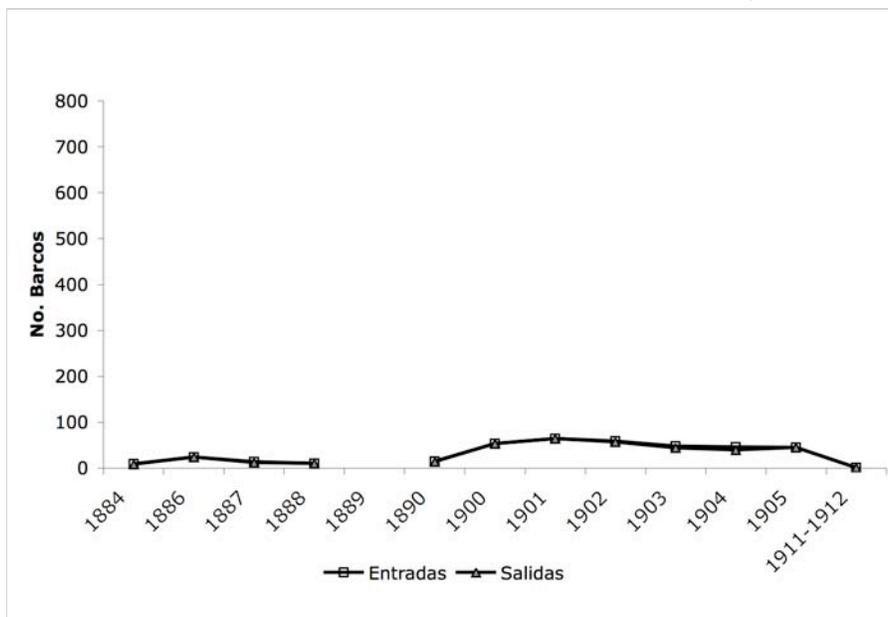
⁴¹ Tovar, *Finqueros*, p. 96.

La demanda de café en otras partes del mundo requería de rutas de transporte para su comercialización. La línea de navegación *Kosmos* hacía escala en este puerto desde 1899 y también tocaban en San Benito los barcos de la *Compañía Naviera del Pacífico* y los de la *Compañía del Ferrocarril Occidental*. Sin embargo, por la composición del movimiento marítimo, donde dominaron las embarcaciones extranjeras, es posible inferir que las embarcaciones de la línea *Kosmos* fue la predominante.

La apertura de nuevas rutas de comunicación terrestre tuvieron un efecto negativo sobre el puerto de San Benito. A raíz de la inauguración del Ferrocarril Panamericano en 1908, los productos regionales fueron transportados a Oaxaca por esta vía, y las exportaciones de café, ganado, harina, abarrotos y mercería se comercializaron por una nueva red terrestre ferroviaria. El movimiento marítimo “se concentró en Salina Cruz, Oaxaca, donde el Ferrocarril Panamericano entroncó con la línea del Tehuano” y el puerto de San Benito fue cerrado al comercio en 1910.⁴²

⁴² *Ibid.*, p. 127.

Gráfica 8.51
MOVIMIENTO MARÍTIMO DEL PUERTO DE SAN BENITO, 1884-1912

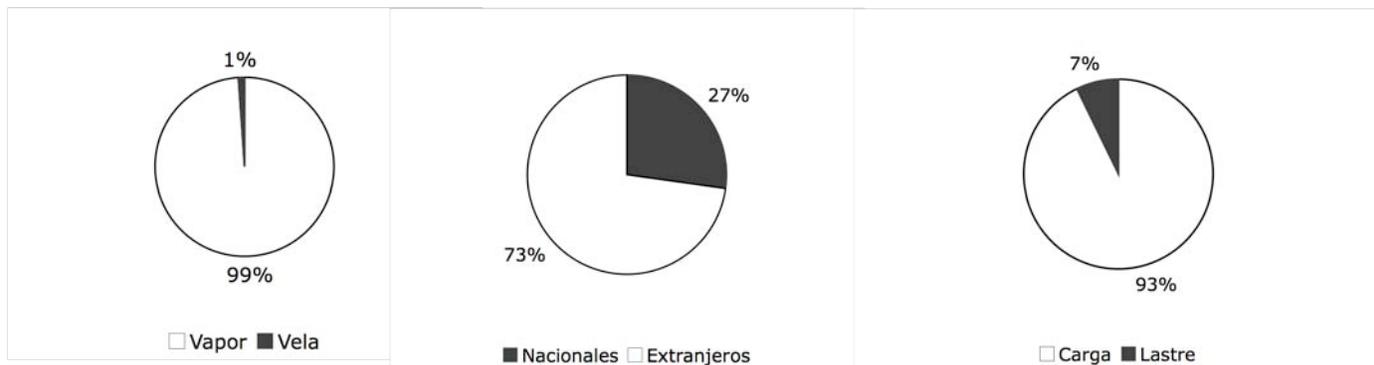


NOTAS: En el caso de San Benito, sólo se cuenta con datos de movimiento marítimo para los años de 1884-1887, 1890, 1900-1905 y 1911-12. En esos años se registró en total una entrada de 388 barcos y una salida de 371.

FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Para observar el movimiento marítimo de San Benito sólo se cuenta con registros para los años de 1884, 1886, 1887, 1888, 1890 y 1900-1905 (gráfica 8.51). De la suma de barcos entrados al puerto en estos años, se observa que el 99% de ellos fueron vapores y apenas el 1% veleros; de estos, la mayoría fueron extranjeros que dominaron con el 73%, mientras los nacionales alcanzaron el 27%. El 93% de los buques entraron al puerto cargados y sólo el 7% en lastre (gráfica 8.52).

Gráfica 8.52
COMPOSICIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE SAN BENITO, 1884-1905



NOTAS: Los datos corresponden a los años de 1884-1887, 1890, 1900-1905 y 1911-12. El total entrada de barcos en esos años fue de 382.

FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

3. El movimiento marítimo en los puertos primarios y estratégicos

En este apartado se analiza de manera detallada el tráfico marítimo en los puertos de Mazatlán, Acapulco y Salina Cruz. Se ha optado por estos sitios que presentan un comportamiento ligado al tráfico internacional y, por tanto, es posible apreciar a través de ellos las distintas fases del desarrollo portuario en el Pacífico mexicano. Los años registrados, al igual que en los análisis previos, son de 1884 a 1890 y de 1893 a 1905 de manera consecutiva, y después los años de 1911-12, 1912-13, 1918, 1919, 1924 y 1926.

El objetivo es observar con cuidado el comportamiento de la navegación a lo largo del periodo de estudio. Para ello, se han tomado la totalidad de la entrada y salida de embarcaciones, la cual se ha desagregado mediante tres variables: barcos de vela y de vapor, barcos nacionales y extranjeros, barcos cargados y en lastre. En cada una de ellas se presenta el tonelaje correspondiente al tipo de embarcación.

Al considerar dichas variables es posible detectar varios factores. La comparación entre barcos de vela y de vapor se relaciona con la problemática del cambio tecnológico, es decir, revela en qué momento los veleros fueron desplazados por los vapores o de qué manera pasaron a ser medios de transporte complementarios. Asimismo, los datos de tonelaje generalmente revelan que era mayor el de las embarcaciones de vapor, lo cual también muestra el uso de la tecnología del vapor en las aguas del Pacífico.

Por otro lado, los datos sobre la nacionalidad de los buques representan la participación de barcos nacionales o extranjeros. Si bien no contamos con la información detallada sobre el origen de los buques, es importante señalar que por nacionales se entiende todos aquellos navíos que navegan con bandera mexicana. En algunos puertos se detecta un movimiento de

barcos extranjeros mayor al de los nacionales, pero en otros casos sucede lo contrario, y el comportamiento en ambos casos se encuentra directamente relacionado al tipo de barcos, es decir, si son veleros o vapores.

La última variable, la de carga y lastre es interesante porque da cuenta de la importancia comercial de los puertos. En general, los barcos entraban y salían cargados de los puertos del Pacífico mexicano, aunque también era común que lo hicieran en lastre, es decir, cuando utilizaban arenas, piedras o algún otro artículo para navegar convenientemente cuando no traían carga en sus bodegas. En los puertos del Pacífico se utilizaban como lastre algunos productos que al mismo tiempo eran de interés comercial, tales como sal, conchas y muebles.

Mazatlán

Desde el punto de vista cuantitativo, en páginas precedentes se ha comprobado la indiscutible jerarquía de Mazatlán con respecto a otros puertos. Al analizar la entrada y salida de embarcaciones, vemos que aquí se registró un mayor movimiento marítimo y tonelaje. En cuanto al tipo de embarcaciones, es notorio el paulatino ascenso de vapores y la disminución de veleros. De 1884 a 1890 se aprecia que una mayor cantidad de veleros entran y salen del puerto, pero a partir de 1893 la tendencia se revierte y mientras los veleros se sitúan a la baja, los vapores tienden a aumentar. Más adelante, en 1896 la cantidad de veleros de nuevo rebasa a los vapores, pero a partir del año siguiente y de manera sucesiva, los vapores experimentan un mayor registro con respecto a los veleros (gráfica 53a).

En el año de 1903 la navegación registra una baja para ambos tipos de barcos, pero se aprecia una recuperación a partir de 1904 para veleros y vapores, y luego una paulatina

tendencia a la baja de estos últimos a partir de 1911 y hasta 1926. Los veleros, en cambio, recuperan su participación en 1918 y después caen también en 1926. En este año es evidente una disminución del tráfico marítimo en el puerto de Mazatlán.

El tonelaje de los buques de vapor es siempre mayor que el de los barcos de vela, aún cuando estos hayan predominado en el tráfico, el tonelaje más alto que se registró en veleros fue en 1918, con 31,150 toneladas. En cambio, el tonelaje de los vapores se mantuvo más o menos estable de 1884 a 1900, con registros entre 116,000 y 200,000 toneladas, situación que cambió en 1903, cuando se aprecia una baja general en el movimiento marítimo. A partir de 1904 se aprecia de nuevo un aumento en el tonelaje, que se mantendría hasta 1918 cuando de nuevo cayó, con una breve recuperación en 1919 y una tendencia a la baja en 1924 y 1926. El año en el que se registró un mayor número de tonelaje para los barcos de vapor fue en 1911-12, cuando subió a 510,579 toneladas.

Este comportamiento del tráfico marítimo revela que el año decisivo de cambio tecnológico, en el caso de Mazatlán, ocurrió en el año de 1898, cuando los vapores superaron a los veleros y cuando el número de barcos y el tonelaje de las mismas experimentaron un ascenso paulatino, con una breve interrupción en 1903.

Al contrastar esta información con la nacionalidad de los buques, sorprende detectar un mayor número de embarcaciones nacionales que extranjeras durante prácticamente todo el periodo. En este rubro es difícil detectar si en realidad se trataba de barcos o veleros construidos en México, o comprados por empresas mexicanas en el extranjero, o si eran buques extranjeros con autorización para navegar con bandera mexicana.⁴³

⁴³ En la mayoría de los contratos entre el gobierno mexicano y compañías navieras se estipulaba lo siguiente: “los buques de la Compañía destinados al servicio de las costas, llevarán en el mastelero del palo de trinquete la bandera mexicana de distinción. Durante los tres primeros años, contados desde la publicación de este contrato, los mismos buques podrán navegar con bandera de cualquiera nación que no estuviere en guerra con la mexicana”, o

En 1857, por ejemplo, las embarcaciones en el comercio directo entre San Francisco y Mazatlán eran propiedad de extranjeros y navegadas por ellos mismos. Estas navegaban bajo bandera mexicana para obtener el beneficio de 4 dólares por tonelada, otorgado por el gobierno mexicano.⁴⁴ De cualquier manera, este movimiento marítimo puede relacionarse con la navegación de cabotaje o costera, en el que los barcos nacionales tuvieron una mayor participación.⁴⁵

La tendencia de la entrada y salida de barcos nacionales y extranjeros durante el periodo de estudio se muestra más o menos estable hasta 1902 y luego presenta una caída en 1903, con un comportamiento irregular en los años posteriores para los barcos nacionales y estable para los extranjeros. En cuanto al tonelaje, la tendencia en ambos casos es distinta. El tonelaje de los barcos extranjeros fue, hasta 1905, mayor que el de los nacionales, pero a partir de 1903 se aprecia un ascenso en el tonelaje de los nacionales, que logra superar al de extranjeros en 1911, tendencia que se mantiene hasta 1918. En 1919 y en los años siguientes el tonelaje de los barcos extranjeros vuelve a superar al de los nacionales (gráfica 53b).

Lo anterior puede tener una relación directa con la firma de contratos del gobierno mexicano con las compañías navieras mexicanas, tales como la de Transportes Marítimos

bien “[los vapores de la compañía] navegarán siempre abanderados con el pabellón mexicano”. Véanse los contratos con *Luis Huller y Compañía* (1886), con la *Compañía Mexicana de Navegación del Pacífico* (1884), *Luis A. Martínez* (1894), *Compañía del Ferrocarril Occidental de México* (1897), publicados en las Memorias de Fomento o de Comunicaciones y Obras Públicas en distintos años. Busto, “Comercio”, 1999, pp. 13-38.

⁴⁴ Estos barcos importaban maquinaria para los trabajos mineros, algunos implementos para la agricultura y muebles; la carga de salida consistía en moneda, cueros y a veces maíz. Charles Smith al Secretario de Estado, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 159, rollo 2, v. 2, exp. s/n. Máztatlán, October 9, 1857.

⁴⁵ Según el Reglamento de Aduanas, de 1885, el cabotaje era “el transporte de efectos nacionales o nacionalizados de un puerto a otro de los Estados Unidos Mexicanos, y el de efectos nacionales de cualquier punto de la costa a un puerto nacional, ya sea de altura o cabotaje.” En el artículo 244 del Reglamento se especificaba además que sólo los buques nacionales podían hacer el comercio de cabotaje, salvo dos excepciones en que podía hacerse por buques extranjeros: “1. El transporte de equipajes de los pasajeros que pasan de un puerto nacional a otro; 2. Los casos en que conste al Gobierno que en el punto de salida de mercancías para un puerto mexicano, no hay buques nacionales que puedan hacer el comercio de cabotaje y crea conveniente autorizar a buques extranjeros a que lo hagan; pero cuando esto ocurra, la concesión del Gobierno será por tiempo determinado y mientras no haya buques nacionales que puedan hacerlo”, *Memoria de Hacienda y Crédito Público* de 1884-1885, p. 327.

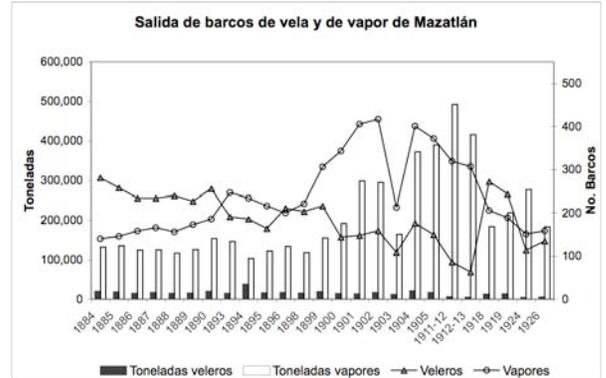
(1902), Compañía Naviera del Pacífico (1903) y Compañía de Juan B. Abaroa (1903). Además de las líneas Redo y de Luis A. Martínez que operaban en el Golfo de California desde 1888 y 1891, respectivamente. Es decir, mayor número de empresas poseían vapores en el tráfico de cabotaje.

Con respecto a los buques cargados o en lastre que entraron y salieron del puerto de Mazatlán, es notoria la superioridad de los barcos cargados durante todo el periodo. Esto da cuenta de la importancia comercial del puerto de Mazatlán, pues la mayor parte del tráfico marítimo se realizaba por motivos mercantiles. En ese caso, hay una diferencia entre la tendencia de la entrada y la salida de barcos, pues un mayor número de barcos salieron en lastre de los que entraron en lastre. Es decir, es probable que barcos que llegaron cargados hayan dejado en el puerto sus mercancías y salido en lastre con destino a otro lugar.

El tonelaje de los barcos cargados fue mayor que el de los buques en lastre durante todo el periodo, cuya tendencia es similar a la de la entrada y salida de barcos cargados: estable hasta 1900, con un aumento en 1901 y 1902 y una baja en 1903, y luego una recuperación en 1904 que se mantuvo en los años siguientes, con una breve disminución de nuevo en 1918 y recuperación en 1919 (gráfica 53c). El tonelaje y el número de buques que entraron y salieron del puerto de Mazatlán en 1926 disminuyó de manera considerable, sobre todo en lo que se refiere a los buques cargados.

Gráfica 8.53
TRÁFICO MARÍTIMO EN EL PUERTO DE MAZATLÁN, 1884-1926

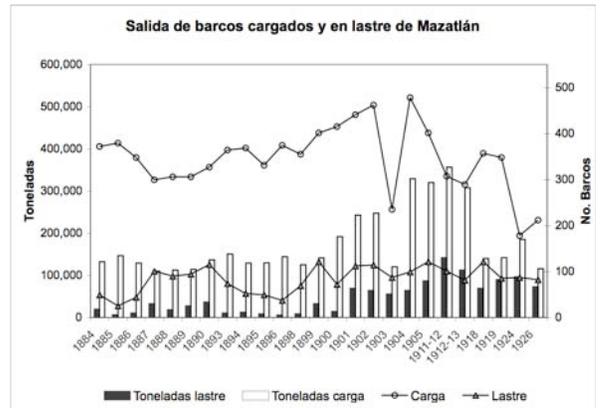
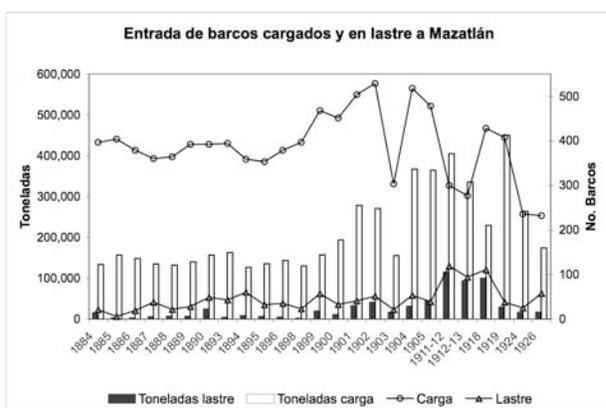
A



B



C



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Acapulco

El comportamiento del tráfico marítimo en Mazatlán no se registra de manera similar en los demás puertos. Por el contrario, cada uno presenta características propias, como se ha visto anteriormente. Ahora se analizará el caso del puerto de Acapulco que tuvo una importancia en la navegación internacional.

En Acapulco no es posible distinguir un momento de cambio tecnológico en el uso de embarcaciones. Existe un predominio de los vapores sobre los veleros durante todo el periodo. La tendencia de los veleros se mantiene en menos de 100 barcos desde 1884 hasta 1926; los vapores, en cambio, superan los 100 en casi todos los años, y registran una tendencia estable entre 1884 y 1898, y un pequeño aumento entre 1899 y 1901. Esta situación se mantiene estable hasta 1905 y en 1911-12 y 1912-13 se aprecia un aumento en el número de vapores que entran y salen del puerto. A partir de 1918 se registra una caída sucesiva que presenta su número más bajo en 1926 (gráfica 54a).

Si analizamos el tonelaje, en cambio, es posible observar un aumento considerable en 1899 en el tonelaje de los vapores, que se mantuvo más o menos estable, con un alza de 1911 a 1913 y luego una abrupta caída en 1918. A partir de entonces disminuyeron el número de barcos tanto de vela como de vapor, con una leve recuperación en 1919 y después un movimiento muy pobre hacia 1926. La entrada y salida de barcos nacionales y extranjeros, a diferencia de Mazatlán, presenta un mayor número de registros para los barcos extranjeros durante casi todo el periodo hasta 1911-12, que es cuando los veleros superan a los vapores, es decir, se da un proceso opuesto a lo que habíamos visto en Mazatlán. De manera similar, el tonelaje de los barcos extranjeros es mayor hasta ese mismo año de 1911-12, cuando el tonelaje de los nacionales supera al de los extranjeros. En 1918 hay una caída abrupta en la entrada y

salida de barcos extranjeros, que difícilmente se recupera en los años siguientes. Con las embarcaciones nacionales y su respectivo tonelaje sucede también una disminución en los años de 1924 y 1926 (gráfica 54b).

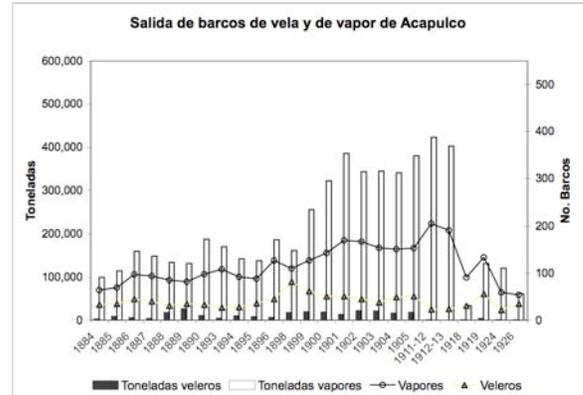
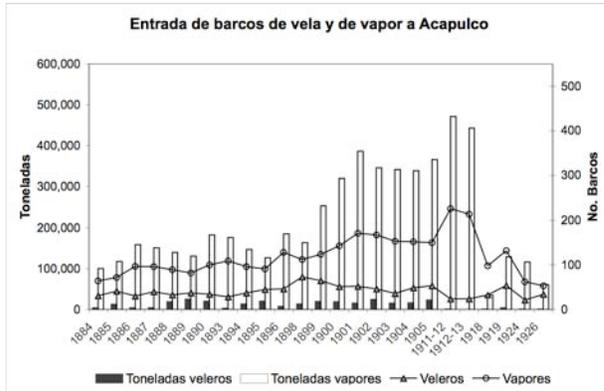
¿Cómo explicar, en el caso de Acapulco la caída de los vapores y el aumento de los veleros en un periodo donde se esperaría exactamente lo contrario? ¿Acaso no se dieron cambios en el uso de transportes marítimos modernos? La posible explicación a este fenómeno se encuentra en dos factores. El primero es que el tráfico marítimo en Acapulco estuvo determinado por su condición de puerto de escala para las embarcaciones extranjeras, con un comercio poco significativo para el mercado internacional; es decir, con una función más estratégica que mercantil. Así, la circulación de barcos de vapor ocurrió desde una época temprana y de manera independiente del tráfico de cabotaje.

El segundo es que Acapulco tuvo una función estratégica para la navegación en el Pacífico durante prácticamente todo el siglo XIX, pero es probable que su importancia haya ido en detrimento a partir de la apertura de Salina Cruz al tráfico internacional. Este puerto, con la construcción del ferrocarril interoceánico y las obras portuarias para adaptarlo a las necesidades del tráfico marítimo, tuvo una participación destacada en el comercio internacional justo en los años de 1911 y 1919, como se verá más adelante.

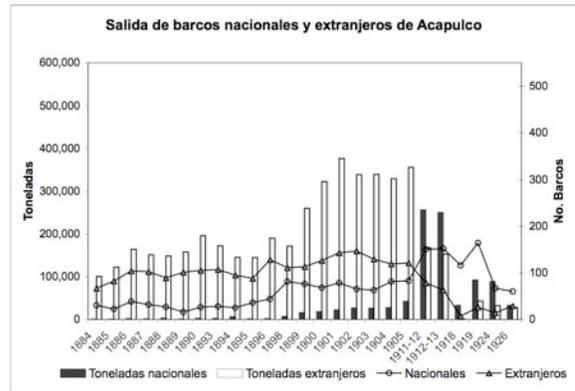
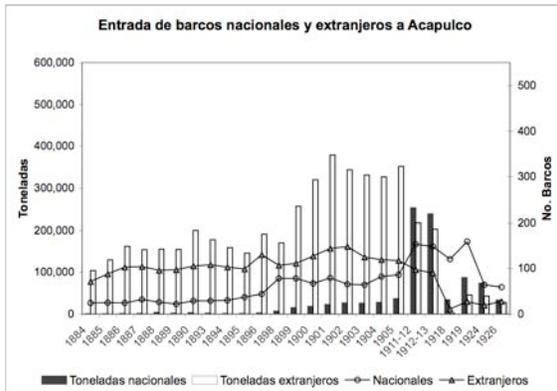
Por otra parte, en el tráfico marítimo registrado en Acapulco, las embarcaciones cargadas superaron a las que llegaban al puerto en lastre (gráfica 54c). Al igual que en Mazatlán, este fenómeno se expresó de manera distinta en las entradas y en las salidas. Es claro que el número de barcos en lastre es menor en las entradas que en las salidas; lo cual quiere decir que barcos descargaban mercancías y luego salían de Acapulco en lastre hacia otros puntos.

Gráfica 8.54
 TÁFICO MARÍTIMO EN EL PUERTO DE ACAPULCO, 1884-1926

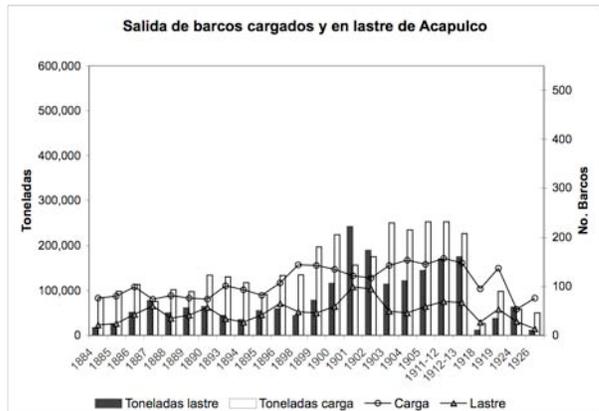
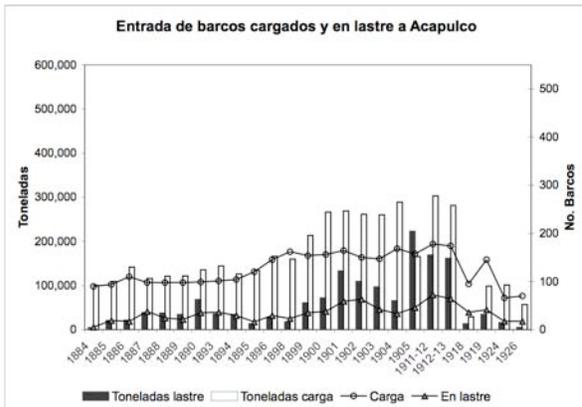
A



B



C



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

Salina Cruz

En la clasificación propuesta del sistema portuario del Pacífico se incluyó al puerto de Salina Cruz como estratégico, por el significado que adquirió en las primeras décadas del siglo XX, tras la construcción del ferrocarril interoceánico. Su función en el sistema de navegación fue, al igual que Acapulco, estratégica y tuvo una importancia en el ámbito internacional, porque se convirtió en un sitio de almacenaje de carbón y de petróleo, para los ferrocarriles y vapores que cambiaron a este tipo de combustible.⁴⁶

Algunos estudiosos del ferrocarril de Tehuantepec han sugerido que la construcción del canal de Panamá afectó el tráfico por el istmo mexicano y que prácticamente cayó en la ruina después de 1914, año de apertura del canal de Panamá. Sin embargo, al analizar el movimiento marítimo en el puerto de Salina Cruz, es claro que la situación fue distinta, pues son justo los años entre 1911 y 1924 los de mayor relevancia en cuanto al movimiento marítimo.

Con relación a la circulación de veleros y vapores en Salina Cruz, entre los años de 1884 y 1895 se registra un número muy bajo de ambos tipos de barcos que entran o salen del puerto. A partir de 1896 se observa un aumento paulatino en la llegada de vapores, que tiene una ligera baja en 1903 y luego una recuperación con un aumento significativo en 1911 y constante hasta 1919. A partir de 1924 hay una caída abrupta que continúa a la baja en 1926. Los veleros, en cambio, tienen una participación muy escasa durante todo el periodo (gráfica 55a).

De manera similar, el tonelaje de los vapores es sobresaliente y, salvo en el año de 1918, presenta la misma tendencia en la entrada y salida de vapores; mientras que el tonelaje de

⁴⁶ El Ferrocarril de Tehuantepec fue el primero que utilizó el petróleo como forma de combustible para las locomotoras. Terry, "Tehuantepec", 1907, p. 540.

los veleros es ínfimo. Todo esto demuestra que en Salina Cruz nunca hubo una competencia real entre ambos tipos de barcos; estamos frente a un caso en que el puerto experimentó su auge cuando los vapores ya dominaban los mares internacionales. De tal forma que el tipo de barcos que predominaron en este puerto durante este periodo fueron justamente los vapores.

En 1920 el servicio de vapores a Salina Cruz lo cubrían la *Pacific Mail*, entre San Francisco y puertos de Centroamérica; la línea *Toyo Kisen Kaisha* entre San Francisco y puertos de Centroamérica; la *Compañía Naviera del Pacífico* entre puertos mexicanos al norte de Salina Cruz. Este puerto oaxaqueño era además un puerto de entrada importante en el Golfo de Tehuantepec, que manejaba un volumen considerable de tráfico. En 1920 algunas empresas realizaban el comercio de mayoreo con los pueblos cercanos, y también había importaciones directas.⁴⁷

La entrada y salida de buques nacionales y extranjeros al puerto de Salina Cruz es singular. Los veleros nacionales prácticamente no figuran en la década que va de 1884 a 1895; fue hasta 1896 cuando empieza un ligero aumento, que continúa de manera estable en los siguientes años, experimentando un breve auge entre 1911 y 1919, con una abrupta caída en 1924. Los barcos extranjeros presentan un comportamiento similar, aunque superan a los nacionales durante casi todo el periodo, con un movimiento prácticamente igual entre 1899 y 1905. En las salidas, la tendencia es la misma. El tonelaje de los barcos extranjeros es mayor que el de los nacionales y experimenta un aumento consecutivo a partir de 1901, con una cúspide en el año de 1912-13, y una abrupta caída en 1926 (gráfica 55b).

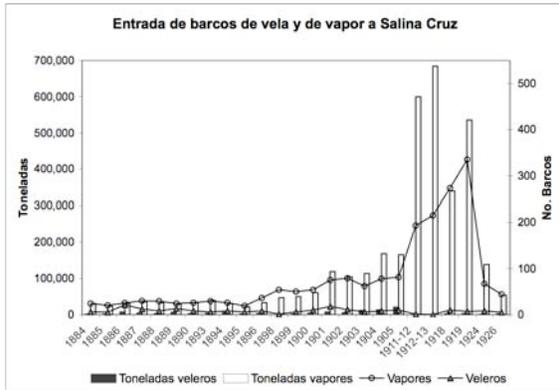
A diferencia del puerto de Mazatlán, donde la mayor parte de los buques entraron cargados y en cantidad considerable, en Salina Cruz el tráfico de embarcaciones fue muy limitado en las últimas décadas del siglo XIX. Sólo a partir de 1901 se nota un aumento en el

⁴⁷ Filsinger, *Commercial*, 1920, p. 88.

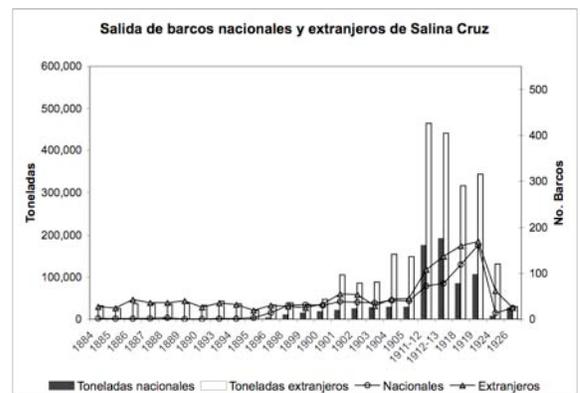
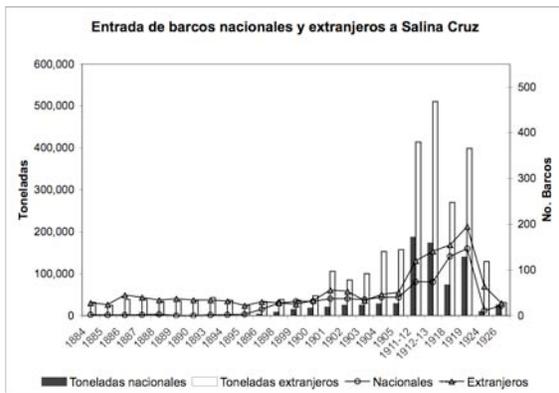
número de barcos cargados, que sigue una tendencia a la alza a partir de 1911. En cuanto a las embarcaciones en lastre, es prácticamente igual la circulación de entradas y salidas, y el tonelaje, en todos los años es mayor el de los buques cargados que el de aquellos que iban lastrados (gráfica 55c).

Gráfica 8.55
TRÁFICO MARÍTIMO EN EL PUERTO DE SALINA CRUZ, 1884-1926

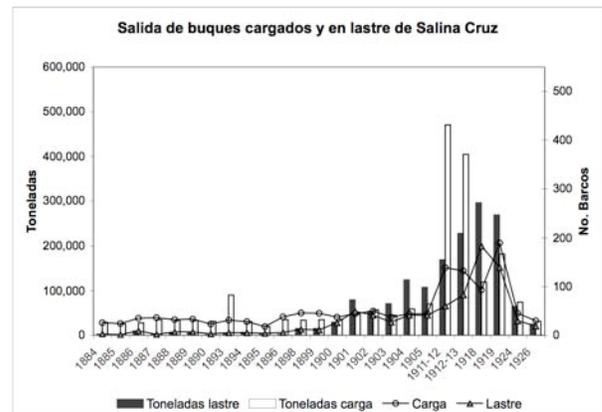
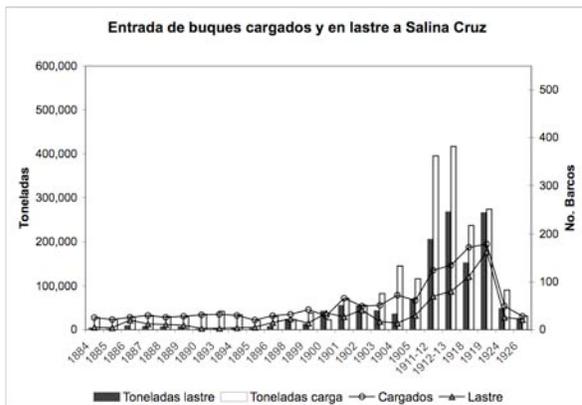
A



B



C



FUENTES: Véase “Nota sobre las fuentes”, al inicio del capítulo.

CAPÍTULO IX

MERCANCÍAS, FLETES E INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

En este capítulo se abordan tres temas de relevancia dentro de la dinámica marítima y comercial en el espacio del Pacífico mexicano. La primera sección se dedica al comercio de cabotaje; con base en fuentes de tipo cualitativo se analizan las mercancías y las rutas que forman parte de un engranaje, que evidencia una articulación de regiones y mercados regionales por una vía distinta a la terrestre.

En el siguiente apartado se presentan algunos elementos para explicar el costo de fletes y de transporte de pasajeros, variables que permiten acercarnos al impacto que tuvo la navegación sobre estos dos rubros. Finalmente, la última parte se dedica al tema de la infraestructura portuaria y la innovación tecnológica, enfocada en dos casos particulares, Manzanillo y Salina Cruz.

1. Comercio de cabotaje: las mercancías, las rutas

Las fuentes que se revisaron para el análisis comercial de los puertos del Pacífico sólo dan cuenta del comercio exterior y de manera tangencial del de cabotaje. Para tener una idea más precisa de los intercambios sería necesario acudir a los registros locales de cada puerto y revisar las entradas y salidas de mercancías; o bien, revisar cuidadosamente el mismo tipo de datos que se publicaban en los periódicos locales. A pesar de la carencia de esta información, es

posible trazar un línea de las mercancías y las rutas en el comercio de cabotaje, a partir de información cualitativa.

Los datos del movimiento marítimo arriba analizados sugieren, en la mayoría de los puertos, la existencia de un intenso tráfico entre los puertos mexicanos. De manera complementaria contamos con algunos datos cualitativos que permiten saber cuáles eran las principales conexiones entre ellos y cuáles las mercancías intercambiadas.

El comercio de cabotaje es alentado por el de altura, los intercambios entre los puertos mexicanos fueron igual o más frecuentes que los que se dieron con otros países. La existencia de un centro comercial como Mazatlán como importador de productos del extranjero y su destacada participación en el comercio costero, demuestra la existencia de una relación dialéctica entre el tráfico de comercio nacional y extranjero. Es decir, el tráfico costero se encontraba directamente ligado al internacional y ambos crecieron a la par, al mismo tiempo que ocurrió una especialización regional de productos.¹

Es indudable que entre los puertos del Golfo de California existió un comercio de cabotaje mucho más activo que en otras zonas del Pacífico. Ya desde principios de siglo, en 1817, había intercambios entre San Blas y los otros puertos del Golfo, a través del cual se transportaban herramientas, mercería, textiles, loza y harinas y granos procedentes de Sonora. De la península de Baja California se llevaba a San Blas queso, carne seca, manteca y sebo.²

Productos de Baja California enviados a otros puertos de la costa eran: dátiles e higos secos, pasas y panocha (o azúcar sin refinar), queso y carne seca. En la costa de la península se

¹ Este fenómeno ha sido estudiado por Gordon Jackson para el sistema portuario inglés. Jackson sugiere que en el comercio costero existió una especialización regional, y que las mercancías extranjeras eran llevadas a los puertos principales, desde donde se distribuían a otros puertos por la vía del cabotaje. Así, la mayor cantidad del tráfico costero fue manejada por los principales centros de tráfico exterior, de tal manera que Londres era al mismo tiempo el puerto de mayor comercio exterior y donde se registraba un considerable comercio de cabotaje. Jackson, "Significance", 2001, pp. 87-88.

² Trejo, *Espacio*, 1999, p. 66.

recolectaban cueros de diversos poblados, que a su vez eran llevados a La Paz o San José del Cabo por pequeños comerciantes. Mercancías como maíz, harina, algodones y productos como sarapes, cobijas de lana, rebozos o chales de algodón, eran recibidos en puertos peninsulares desde la contracosta.³

En 1852 los barcos de cabotaje entre Guaymas, Mazatlán y Acapulco llevaban a este último puerto artículos de consumo doméstico y recogían como carga de regreso algunos productos de la región, como azúcar y arroz.⁴ Desde 1857 Mazatlán cumplía una función de centro distribuidor. En este puerto se recibían las mercancías europeas y de ahí se distribuían al otros puntos del estado y zonas aledañas en mulas de carga o a lo largo de la costa en pequeñas embarcaciones.⁵

En 1872 Pérez Hernández, en su *Compendio de Geografía del estado de Sonora*, comentaba que “algunos comerciantes cuentan en el puerto de Guaymas con pequeños buques que hacen el comercio de cabotaje a los puertos de La Paz, Mulegé, Mazatlán, San Blas, Manzanillo y Acapulco.”⁶

Los otros centros portuarios de la costa mexicana también se hallaban interconectados por la vía marítima. Ejemplo de ello es la comercialización del algodón producido en la costa de Guerrero, que era enviado desde el puerto de Acapulco a Manzanillo y San Blas, con destino a los molinos de Colima, Guadalajara y Tepic, a través de los barcos que transportaban mercancías entre aquellos tres puertos.⁷ Otros productos de Guerrero también se enviaban a otros estados. El arroz producido en Tecoaapa, de buena calidad, se enviaba a otros pueblos y

³ Fred K.G. Fitch, C.E. Report, August 21, 1872, en Albert K. Owen, *The Topolobampo Pacific*, Topolobampo Collection, HL, no. 478721.

⁴ López, *Estructura*, 1982, p. 163.

⁵ Charles Smith al Secretario de Estado, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 159, rollo 2, v. 2, exp. s/n. Máztatlán, October 9, 1857.

⁶ Pérez, *Compendio*, 1872, p. 59.

⁷ John A. Sutter to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 5, exp. 72, Acapulco, September 30, 1871.

ciudades del estado como Chilapa, Bravos y Tixtla; de igual forma, tenía mercado en Acapulco, Altata, Guaymas y Baja California.⁸

En 1882 se enviaron 14,000 quintales de algodón comprados por comerciantes de Acapulco para molinos en Tepic, Guadalajara, Mazatlán. De las zonas guerrerenses productoras de algodón se llevaban al puerto de Acapulco en mulas o por mar y luego fueron transportados a San Blas y Mazatlán en vapores de *la Pacific Mail*. En ese año también un velero mexicano cargó 800 fardos con destino a San Blas.⁹

Según informaba el cónsul estadounidense de Manzanillo en 1879, de este puerto salían diversos productos:

Mazatlán, Guaymas y La Paz consume una considerable cantidad de productos de este estado [Jalisco], tales como jabón, azúcar, arroz, etc. Aproximadamente 1500 toneladas de este producto fue enviada en el año fiscal anterior a puertos de la costa norte. Este comercio costero se lleva a cabo a través de embarcaciones mexicanas, de las cuales entraron y salieron 33 en el mismo periodo, con un total de 3,050 toneladas.¹⁰

De Manzanillo a Acapulco y pueblos aledaños se enviaba jabón;¹¹ el hielo que podía encontrarse en Acapulco provenía de Mazatlán y San Francisco, pues en Acapulco no había hielo ni máquinas para su fabricación, por lo menos hasta antes de 1913.¹²

⁸ Del toro y de la Barrera, "Noticia", 1859.

⁹ John A. Sutter Jr. to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 239. Acapulco, June 28, 1882.

¹⁰ August Morril to the Department of State, NAMP, *Despatches*, 1964, Mf. 295, rollo 1, exp. 94. Manzanillo, October 30.

¹¹ John A. Sutter to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 3, v. 5, exp. 72, Acapulco, September 30, 1871.

¹² R.W. Longhery to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 6, v. 9, exp. 275, January 3, 1890.

También de Manzanillo se llevaba a Mazatlán y Guaymas arroz y azúcar, la cual se embarcaba en paquetes de 150 libras cada uno y era comercializada por la casa Melchers y sucesores en 1883.¹³

En ese mismo año los intercambios entre Sinaloa y Tepic eran arroz y tabaco de este último hacia Sinaloa. De arroz se calculaba que se remitían alrededor de 1,000 toneladas anuales, y de tabaco a Mazatlán unos 20,000 puros, así como considerable cantidad de tabaco en rama.¹⁴

Quizá el comercio más intenso de productos alimenticios fue el que se dio a través de Guaymas; de este puerto se hacían envíos a Sinaloa de harina, garbanzo, frijol, sombreros, cueros, maíz, trigo y algodón. A su vez, Guaymas recibía, procedentes de Tepic, manta, jabón, café, puros, cigarros, maíz, aguardiente de mezcal, panocha, arroz, manteca, sombreros, queso, azúcar¹⁵ (cuadro 9.1).

En 1882 era conocido que “casi toda la harina que se usa en Mazatlán, Tepic y Colima, y los puertos de San Blas y Manzanillo, es exportada de Guaymas, Sonora. La harina es tan blanca y de tan buena calidad como la harina de California.”¹⁶ Más adelante, en 1894 se calculaba que anualmente Guaymas exportaba a Baja California, Sinaloa y Tepic cuatro millones de kilogramos de harina.¹⁷

¹³ Pacific Mail Sateamship Company, *Journal and logbook*, 1883-1885, BL, Mf. M-M 1829.

¹⁴ *The Mexican Financier*, Mexico, September 1st., 1883, no. 22. Consultado en *Collection Topolobampo*, v. 5, HL, no. 478721.

¹⁵ Gracida, “Guaymas”, 1994, pp. 210-211.

¹⁶ Hamilton, *Hamilton's*, 1883, p. 112.

¹⁷ Dávila, Sonora, 1894, p. 306.

Cuadro 9.1
PRODUCTOS DEL COMERCIO DE CABOTAJE

<i>Lugar</i>	<i>Productos que envía a otros puertos nacionales</i>
Mazatlán	Hielo, azúcar, trigo, maíz, frijol
Acapulco	Azúcar, arroz, algodón
Guaymas	Harina, trigo, maíz, algodón, garbanzo, frijol, cueros, sombreros
Manzanillo	Jabón, azúcar, arroz
Tepic	Arroz, azúcar, café, maíz, manteca, queso, mezcal, panocha, sombreros, tabaco (en rama y puros), mantas, jabón,
La Paz	Dátiles, higos secos, pasas, panocha, queso, carne seca, manteca, sebo, cueros, concha perla, pieles

FUENTE: A partir de las fuentes mencionadas en el texto de este apartado.

Incluso a fines del siglo XIX, el movimiento de mano de obra china en la costa mexicana era destacado. Los chinos entraban por Tehunatepec, desde donde se trasladaban a Mazatlán y de ahí a Guaymas, de este último punto encontraban su camino hasta la frontera para internarse a Estados Unidos. Esta era una preocupación para aquél país en una época en que tenían medidas que prohibían la inmigración a su territorio.¹⁸

En términos generales, este comercio de cabotaje continuó en funcionamiento durante todo el periodo de estudio. Hacia 1923 es posible constatar que Mazatlán era un centro de vinculación importante en el comercio costero del Pacífico. Los productos de mayor importancia eran azúcar, trigo, maíz y frijol, los cuales sólo podían ser transportados bajo bandera mexicana.

En Mazatlán se hacía el trasbordo de mercancías, que se enviaba al interior –hacia el norte y sur de la costa oeste–, por el Ferrocarril Sud Pacífico; también en mulas de carga hacia el este del territorio. Los principales sitios costeros a donde se enviaban mercancías eran: al norte, Topolobampo, Yavaros y Guaymas; al sur, San Blas, Manzanillo (en conexión

¹⁸ James F. McCaskey to the Secretary of State, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 143, rollo 7, v. 10, exp. 83, Acapulco, February 20, 1892.

ferroviaria a Guadalajara y México), Acapulco y Salina Cruz; a la Baja California, La Paz, Santa Rosalía y Mulegé en el Golfo, y Ensenada en la costa del Pacífico de la península.¹⁹

Los productos de La Paz enviados en la década de 1920 al interior de México eran la concha perla y pieles; maderas tintóreas, minerales, pequeñas cantidades de higos secos y aletas de tiburón a China, vía San Francisco. Los productos alimenticios como maíz, frijol, manteca, entre otros, se enviaban desde la contracosta a la península.²⁰

Para la década de 1920 es interesante notar un cambio en las rutas del comercio. Por ejemplo, San Blas era un puerto que permanecía cerrado en la época de lluvias, por lo que las mercancías para Tepic primero llegaban a Mazatlán por mar y luego eran enviadas por el ferrocarril Sud Pacífico a Tepic, a través de agentes comerciales de Mazatlán. En la temporada de secas, el tabaco era enviado de Tepic y Compostela a Guadalajara, y en mulas de carga de Tepic a Compostela. Las mercancías generales también llegaban a Tepic desde Guadalajara por esta vía.²¹

La navegación de cabotaje es un indicador de la integración de mercados regionales que ocurrió por la vía marítima. Es decir, la existencia de esta red de comercio muestra la independencia de la costa del Pacífico con respecto al sistema de ciudades del altiplano mexicano y confirma el desarrollo de las ciudades portuarias ligadas entre sí. Aquellos mercados regionales ligados por la vía marítima, también se comunicaban con el resto del país a través de vías terrestres de comunicación que servían de unión entre las poblaciones costeras y las ciudades localizadas tierra adentro.

¹⁹ United States Department of Commerce, *Mexican*, 1923, p. 80.

²⁰ *Ibid.*, p. 84.

²¹ *Ibid.*, p. 82.

2. El costo de los fletes

Una de las consecuencias del aumento en el volumen de la navegación son los cambios en el costo de fletes y su disminución conforme se amplían las rutas de transporte. En el siglo XIX, con la introducción y expansión del uso de tecnología del vapor en las embarcaciones el costo del transporte tendió a bajar de manera paulatina, hasta alcanzar niveles importantes de competitividad después de la década de 1870.²²

En este proceso generalmente intervinieron varios factores interrelacionados: las mejoras en la productividad del sistema de transporte marítimo, los cambios en la estructura de los mercados de transporte y fluctuaciones cíclicas en la industria del transporte marítimo, además de la innovación en ingeniería marítima y construcción naval.²³ Aunado a lo anterior, se encontraba la demanda de transporte en áreas que contaban con productos de interés en el mercado, así como la disponibilidad de combustible para reducir los costos de operación.

El resultado de esta tendencia es que las mejoras a la infraestructura portuaria y la administración aduanera, el aumento y la diversificación de las rutas comerciales, fueron factores que potenciaron el desarrollo del comercio exterior y, en el caso de México, su grado de integración a la economía mundial.²⁴

El cálculo de los fletes marítimos en el caso mexicano es un asunto complejo que en el futuro requerirá de innumerables fuentes y comparaciones para analizar con detalle su desempeño. Sin embargo, recientemente Sandra Kuntz ha hecho estimaciones sobre el costo de

²² Kaukiainen, "Coal", 1992; Fischer y Nordvik, "Maritime", 1986; Harley, "North", 1990; Henning, "Technological", 1990.

²³ Tal fue el caso del comercio entre los países de América del sur y la Gran Bretaña, pero no se puede generalizar en torno a ello. Oribe, "Freight", pp. 55-56.

²⁴ Kuntz, *Comercio*, 2007, p. 139.

transporte marítimo y ha observado una tendencia a la baja, expresada en alrededor de 3% de promedio anual entre 1870 y 1910.

En general, la dificultad de calcular el costo de fletes marítimos radica en que las tarifas variaban según la ruta, la demanda de los productos, la temporada del año, el tipo de mercancías, así como el número de escalas y la frecuencia de los recorridos.²⁵ En la costa del Pacífico habría que añadir que no se cuenta con datos para diferentes años y que aún en los escasos reportes que existen, no hay una coincidencia en las unidades de medida, ni tampoco una homogeneidad en los datos correspondientes a artículos específicos.

Sólo ha sido posible encontrar datos del costo del transporte de algunos productos entre San Francisco y puertos mexicanos en 1865 y en 1911. Datos previos a estos años sólo arrojan el precio del transporte de algunos productos en 1857, tales como cueros (45 centavos cada uno), maíz (15 dólares por tonelada) y concha-perla (25 dólares por tonelada), todo ello en la ruta de Mazatlán a San Francisco.²⁶

El flete de San Francisco a los puertos mexicanos en 1865 era similar cuando tenían como destino a Mazatlán o La Paz, y unos 3 dólares más elevado cuando la carga iba a Guaymas. Esto era así para productos como mercancías generales, reses, caballos y madera; el hielo tenía el mismo costo en Guaymas y La Paz, aunque era más barato cuando se llevaba en Mazatlán (cuadro 9.2a).

Por el contrario, el costo de fletes a Acapulco y Manzanillo era aún más elevado, pues las mercancías generales costaban \$40 por tonelada, los caballos \$80 cada uno (el doble de su costo a Guaymas); las reses tenían el mismo costo que a Guaymas, y la madera costaba \$25 dólares por M, lo mismo que a Guaymas (cuadro 9.2b).

²⁵ *Ibid.*, p. 129.

²⁶ Charles Smith al Secretario de Estado, NAMP, *Despatches*, 1949, Mf. 159, rollo 2, v. 2, exp. s/n. Máztatlán, October 9, 1857.

Si comparamos el costo de flete de la madera entre 1865 y 1911, se observa una disminución de \$23 a \$9 dólares de San Francisco a Mazatlán, y de \$25 a \$10 a Acapulco y Manzanillo.

Cuadro 9.2a
COSTO DE FLETES DE SAN FRANCISCO A MAZATLÁN, GUAYMAS Y LA PAZ, 1865

<i>Artículo</i>	<i>A Mazatlán</i>	<i>A Guaymas</i>	<i>A La Paz</i>
Mercancías generales	\$12 por tonelada	\$15 por tonelada	\$12 por tonelada
Hielo	\$20 por tonelada	\$23 por tonelada	\$23 por tonelada
Maquinaria	Contrato especial	Contrato especial	Contrato especial
Reses	\$35 cada una	\$40 cada una	\$35 cada una
Caballos	\$35 cada uno	\$40 cada uno	\$35 cada uno
Madera	\$20 por M	\$23 por M	\$20 por M

NOTA: Cantidad en dólares

FUENTE: *State*, 1865, pp. 17-18.

Cuadro 9.2b
COSTO DE FLETE DE SAN FRANCISCO A ACAPULCO Y MANZANILLO, 1865

<i>Artículo</i>	<i>Tarifa</i>
Mercancías generales	\$40 por ton de 40 pies cúbicos de medida y 5 % de prima
Harina	\$30 por ton de 2,000 libras de peso, y 5 % de prima
Papas y verduras	\$30 por ton de 2,000 libras de peso, y 5 % de prima
Caballos	\$80 cada uno
Ganado de res	\$40 cada uno
Corderos	\$8 cada uno
Forraje	\$40 por ton de 2,000 libras de peso y 5 % de prima
Madera	\$25 por M y 5 % de prima
Mercurio	75c por frasco, 5 % de prima
Metálico	1 %, y 5 % de prima
Ninguna factura de cargamento se firma por menos de \$5 y 5 por ciento de prima	

NOTA: Cantidad en dólares

FUENTE: *State*, 1865, p. 5.

Cuadro 9.3
TARIFA DE SAN FRANCISCO A PUERTOS MEXICANOS Y DE CENTROAMÉRICA, EN ORO
ESTADOUNIDENSE, 1911

<i>Artículo</i>	<i>Unidad</i>	<i>Mazatlán</i>	<i>San Blas, Manzanillo, Acapulco</i>	<i>Puertos de América Central</i>
Carbón (en bolsas)	Peso	4.00	5.00	6.00
Harina (en sacos)	Peso	5.00	5.00	5.00
Forraje, comprimido, 24 libras por pie cúbico	Peso	6.00	7.00	10.00
Ganado de res, su valor sin exceder \$30.00 cada uno en E.U.	Por cabeza	30.00	35.00	40.00
Corderos, borregos, cabras	Por cabeza	4.00	4.00	5.00
Caballos y mulas, su valor sin exceder \$100.00 cada uno en E.U.	Por cabeza	35.00	40.00	50.00
Madera, sin exceder 8 x 8 o 6 x 10 x 30	Por medida de tabla	9.00	10.00	10.00
Maquinaria	Peso/Medida	5.50	6.00	7.00
Piezas individuales menos de 2,000 libras				
Piezas individuales de 2,000 a 6,000 libras	Peso/Medida	9.00	10.00	12.00
Piezas individuales de 6,000 a 12,000 libras	Peso/Medida	15.00	16.00	20.00
Mercancía general, sin especificar	Peso/Medida	5.50	6.00	7.00
Papas, en sacos o cajas	Peso	6.00	7.00	8.00
Metálico	Valor	1%	1%	1%

NOTAS: El peso por tonelada es de 2,000 libras, y la medida de tonelada 40 pies cúbicos.

El costo de fletes, en dólares, corresponde a la línea de Panamá de la *Pacific Mail Steamship Company*, vigentes a partir del 14 de octubre de 1911.

Los puertos de América Central eran:: Salina Cruz, Ocos, Champerico, San José, Acajutla, La Libertad, La Unión, Amapala, Corinto, San Juan del Sur, Punta Arenas

FUENTE: Pacific Mail Steamship Company, *Scrapbook of freight rates and passenger list*, San Francisco, 1907-1916, HL, Rare books collection, no. 232342.

Cuadro 9.4

TARIFA DE FLETES DE ANCÓN, AMÉRICA CENTRAL Y PUERTOS MEXICANOS A SAN FRANCISCO

Artículo	Unidad	Puertos			
		Puertos de América Central	mexicanos, al sur de Acapulco	Acapulco, Manzanillo San Blas	Mazatlán
Café*	Por 2000 libras	6.50	6.50	6.50	6.50
Pescado seco, en sacos o cajas	Por 40 pies cúbicos o 2000 libras	7.00	7.00	6.00	6.00
Frutas y verduras, verdes	Por pie cúbico	.25	.30	.25	.20
Cueros y pieles secos, en paquetes	Por 100 libras	.90	1.00	.60	.60
Cueros y pieles secos, sueltos	Por 100 libras	1.20	1.30	.90	.90
Mercancía general, sin especificar	Por 40 pies cúbicos o 2000 libras	10.00	14.00	10.00	7.00
Minerales			9.00	10.00	10.00
Valor sin exceder \$100 por 2000 libras	Por 100 libras	.32 ½	.32 ½	.22 ½	.22 ½
Valor arriba de \$100 y sin exceder \$200 por 2000 libras	Por 100 libras	.37 ½	.37 ½	.27 ½	.27 ½
Valor arriba de \$200 y sin exceder \$500 por 2000 libras	Por 100 libras	.50	.50	.37 ½	.37 ½
Valor arriba de \$500 y sin exceder \$1000 por 2000 libras	Por 100 libras y según su valor	.75	.75	.50	.50
Valor arriba de \$1000 y sin exceder \$2,000 por 2000 libras**	Por 100 libras y según su valor	.75 y 5/8 %	.75 y 5/8 %	.50 y ½ %	.50 y ½ %
Valor arriba de 2000 por 2000 libras**	Por 100 libras y según su valor	.75 y ¾ %	.75 y ¾ %	.50 y ¾ %	.50 y ¾ %
Sal, en bolsas	Por 100 libras	.25	.25	.25	.15
Conchas, de perla y otras	Por 100 libras	.35	.40	.30	.30
Pieles de venado y cabra, secas en paquete	Por 100 libras	.90	1.30	.75	.75
Moneda y lingotes (el valor oro debe declararse en Factura de cargamento)					
Valor menos de \$10,000	Según su valor	.1 1/8%	.1 1/8%	.1 1/8%	.3/4%
Valor de 10,000 y menos de \$40,000	Según su valor	.1%	.7/8%	.3/4%	.5/8%
Valor de \$40,000 o más	Según su valor	.7/8%	.3/4%	.5/8%	.1/2%
Azúcar, sin refinar, en bolsas	Por 100 libras	.25	.25	.25	.25
Madera, en troncos	Por 40 pies cúbicos o 2000 libras	6.00	7.50	6.00	6.00
Mínimo de factura de cargamento		4.00	4.00	3.00	2.50

NOTAS: El costo de fletes, en dólares, corresponde a la línea de Panamá de la *Pacific Mail Steamship Company*, vigentes a partir del 12 de septiembre de 1911. Aclaraciones en la publicación de costos de transporte: la tarifa de café a Portland, Seattle y Tacoma, \$8.00 por 2,000 libras, y Victoria y Vancouver, \$9.00 por 2000 libras; el flete de bienes perecederos debe ser prepago; el costo de cualquier cargamento en el que se hace el cargo según su valor debe ser declarado en moneda oro estadounidense; cuando las mercancías son consignadas a "la orden", el nombre de la persona a notificar debe ser dado en todos los casos; ningún artículo de explosivos o combustible, como aceite crudo, nitro-glicerina, etc. será transportado por esta línea.

* La tarifa de café de El Triunfo a San Francisco es de \$7.50 por 2000 libras.

** Deben ser declarados en facturas de cargamento de tesoro como minerales, concentrados, o precipitados, y de ser posible guardarse en tanques de metálico.

FUENTE: Pacific Mail Steamship Company, *Scrapbook of freight rates and passenger list*, San Francisco, 1907-1916, HL, Rare books collection, no. 232342.

Con respecto al costo de flete de productos específicos, sólo contamos con dos datos que se pueden comparar: la concha perla y los cueros, en su transporte de Mazatlán a San Francisco. En 1857 el envío de concha-perla costaba 25 dólares por tonelada; el envío en 1911 tenía un costo de 30 centavos por 100 libras. Si consideramos la unidad de medida en 2,000 libras por tonelada, entonces quiere decir que en 1911 una tonelada tendría un costo de 6 dólares. Lo cual representa una disminución de aproximadamente 320% en un lapso de 54 años.

De manera similar, los cueros tenían un costo de 45 centavos cada uno en 1857, entre Mazatlán y San Francisco. En 1911 los cueros sueltos costaban 90 centavos por 100 libras. Aunque es difícil saber cuántos cueros hacían 100 libras, es evidente que el costo de 45 centavos por cuero era mucho mayor en 1857 de lo que se pagaba en 1911.

La disminución en el costo de fletes entre 1865 y 1911 se puede observar a través de las mercancías generales. En 1865 el costo de éstas a Acapulco era de \$40 por tonelada de 40 pies cúbicos más el 5% de prima. El costo de San Francisco a Mazatlán y La Paz era de \$12 por tonelada y a Guaymas de \$15 por tonelada. En 1911 el costo de 2000 libras o 40 pies cúbicos de San Francisco a Mazatlán disminuyó a \$5.50 y de San Francisco a Acapulco a \$6.00 (cuadros 9.2 y 9.3).

La tarifa de los puertos mexicanos a San Francisco en 1911 era más alta que en la ruta inversa. Por las mercancías generales se pagaban \$10.00 de Acapulco, Manzanillo y San Blas; y \$7.00 de Mazatlán a San Francisco (cuadro 9.4). La diferencia de fletes entre la ruta de ida y de regreso era común, pues también se observa esta práctica en las tarifas parciales, es decir, aquellas designadas por peso de paquete (cuadro 9.5). En ellas, el costo de los envíos de San Francisco a los puertos mexicanos costaba la mitad que de estos hacia el puerto californiano.

Cuadro 9.5
TARIFAS PARCIALES DEL COSTO DE FLETES, 1911

Peso (por paquete)	San Francisco a puertos de México y América Central	De Ancón y puertos de América Central y México a San Francisco
10 libras o menos	\$0.75	\$1.50
Más de 10 libras, sin exceder 20 libras	\$1.00	\$2.00
Más de 20 libras, sin exceder 30 libras	\$1.50	\$3.00
Más de 30 libras, sin exceder 40 libras	\$2.00	\$4.00
Más de 40 libras, sin exceder 50 libras	\$2.50	\$5.00
Más 50 libras, por libra	\$0.07	\$0.10

FUENTE: Pacific Mail Steamship Company, *Scrapbook of freight rates and passenger list*, San Francisco, 1907-1916, HL, Rare books collection, no. 232342.

Otra variable que permite estudiar el costo de los fletes es el tonelaje de registro de una embarcación, directamente relacionado con su capacidad de carga. Esto quiere decir, a su vez, que si se analiza en tonelaje total de los puertos es posible observar las posibles tendencias en el valor del transporte.

En el cuadro 9.6 y la gráfica 9.1 se presenta el tonelaje total de los puertos primarios, estratégicos y secundarios en el Pacífico. Desde 1887 el tonelaje de todos estos puertos aumentó de manera paulatina a partir de 1896. En 1911-12 se registró el mayor tonelaje en los puertos, que se mantuvo sólo en Salina Cruz y Mazatlán hasta 1919, pero que decayó drásticamente en los demás hacia 1919. En 1926 el tonelaje de todos los puertos se desplomó, en algunos casos muy por debajo del que se había registrado en 1887, en otros, más o menos al mismo nivel de 40 años antes.

Cuadro 9.6

TONELAJE TOTAL EN LOS PUERTOS PRIMARIOS, ESTRATÉGICOS Y SECUNDARIOS, 1887-1926

	Mazatlán	Acapulco	Salina Cruz	Guaymas	La Paz	San Blas	Manzanillo	Santa Rosalía
1887	140,437.53	154,998.00	39,221.00	46,413.00	36,088.00	71,269.00	54,355.00	7,106.00
1896	148,303.81	193,476.00	36,716.22	51,980.40	42,282.32	99,316.94	nd	70,387.52
1905	408,309.00	388,279.00	185,696.00	131,769.00	75,487.00	145,406.00	239,226.00	137,932.00
1911-12	519,531.00	472,306.00	600,085.00	439,973.00	125,113.00	338,372.00	536,772.00	170,876.00
1919	479,912.00	132,646.00	538,341.00	118,628.00	67,979.00	103,795.00	316,045.00	106,077.00
1926	190,249.00	61,344.00	55,697.00	111,047.00	68,269.00	26,862.00	302,040.00	136,232.00

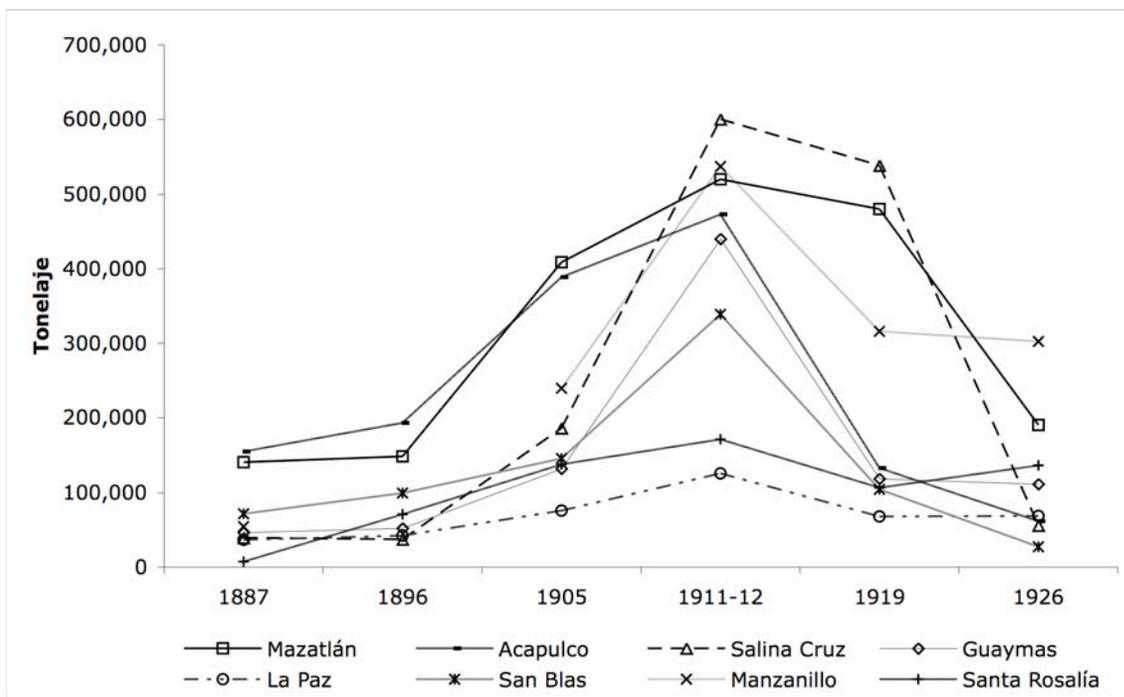
nd: No disponible

NOTA: El tonelaje total es la suma de la entrada de vapores y veleros en cada año

FUENTES: 1887, *Dirección General de Estadística*; 1896 y 1905, *Anuario Estadístico de la República Mexicana*; 1911-12 y 1919, *Anuario de Estadística Fiscal*; 1926, *Anuario Estadístico del Comercio Exterior*.

Gráfica 9.1

TONELAJE TOTAL EN LOS PUERTOS PRIMARIOS, ESTRATÉGICOS Y SECUNDARIOS, 1887-1926



NOTAS: El tonelaje corresponde a la suma del tonelaje de barcos de vapor y de vela.

Se tomó el año de 1887 como inicial debido a que es el primer registro de movimiento marítimo para Santa Rosalía. El dato de 1897 no existe, por lo que se consideró 1896, y los años posteriores fueron elegidos como representativos del movimiento revolucionario (1911-12), después del fin de la Primera Guerra Mundial (1919) y el último año disponible del periodo de estudio (1926).

FUENTES: 1887, *Dirección General de Estadística*; 1896 y 1905, *Anuario Estadístico de la República Mexicana*; 1911-12 y 1919, *Anuario de Estadística Fiscal*; 1926, *Anuario Estadístico del Comercio Exterior*.

No contamos con datos del costo de fletes para la década de 1920, pero es probable que éste se haya modificado y quizá haya experimentado una tendencia a la alza. La llegada a la costa del Pacífico de transportes terrestres más eficientes y la absorción del tráfico por esa vía, debió tener repercusiones en el tráfico marítimo. Esto, sin embargo, no deja de ser una mera especulación porque el transporte de carga por mar es de menor costo que por tierra; además los fletes varían de acuerdo al costo de operación de las embarcaciones, a la demanda de productos, a la calidad de infraestructura portuaria, así como a la disponibilidad y precio del combustible.²⁷

Por otra parte, existe una variable más que puede analizarse en función de los costos de transporte. Para los puertos del Pacífico contamos con el precio del pasaje en las rutas a San Francisco. Al igual que en los fletes de mercancías, éste también experimentó una disminución a lo largo del periodo de estudio (cuadro 9.7).

Lo anterior se entiende por el éxito de las líneas de navegación en los mares del mundo en el último cuarto del siglo XIX. El tráfico regular de éstas, en especial en el transporte de pasajeros, fue un campo en el que los vapores desarrollaron nuevos tipos de servicio y pronto dominaron por completo.²⁸

Las empresas supieron aprovechar las ventajas de combinar distintos tipos de carga para obtener ganancias. Así, el traslado de pasajeros y ganado dejaba un margen con capacidad de carga para transportar otro tipo de cargamento en sus vapores. Por ejemplo, la carga pesada podía compensar la flotabilidad y espacio disponible en las embarcaciones, sin pérdidas de ingresos. De tal manera que era común la búsqueda de un espacio de carga (volumen y peso) conjuntamente producido, donde el costo de fletes de un artículo en el mercado depende de la

²⁷ Kaukiainen, "Coal", 1992, p. 178.

²⁸ *Ibid.*, p. 178.

interacción de la demanda de toda la capacidad de carga conjunta. En última instancia, el equilibrio entre estos factores es el que determina la disminución del costo de fletes.²⁹

En los precios de pasaje de San Francisco a puertos mexicanos y de América Central, es notoria la fluctuación entre distintos años del periodo de estudio. En la ruta del puerto californiano a Mazatlán, hay una disminución de \$20.00 entre 1873 y 1880; unos años más tarde, en 1906 el costo baja hasta casi la mitad, pues de \$80 en 1880 se ofrece en \$45 en 1906. En los siguientes cuatro años hay un aumento de \$10, que más adelante se dispara \$22 por arriba del costo de 1910. La diferencia entre 1920 y 1921 es de sólo \$7 menos (cuadro 9.8).

En otras rutas se observa el mismo patrón: el precio más alto es en 1873, el más bajo en 1906 y luego un aumento en 1920. Si comparamos esta tendencia con la del tonelaje, es posible que justo en los años de crisis económica que experimentaron los puertos mexicanos a fines de la década de 1920 la oferta de transporte haya disminuido por una falta de demanda de mercancías en el mercado internacional.

²⁹ Harley, "North", 1990, pp. 157-158.

Cuadro 9.7
PRECIOS DE PASAJE DE SAN FRANCISCO A PUERTOS EN MÉXICO Y AMÉRICA CENTRAL
1873-1921

<i>San Francisco a</i>	1873	1880	1906	1908	1910	1920	1921
<u>México</u>							
Mazatlán	100	80	45	55	55	77	70
Bahía	40						
Magdalena							
Cabo San Lucas	75	75					
Ensenada				25			
Guaymas	90	90		55			
La Paz	80	90		55			
San Blas	110		50		65	90	82
Santa Rosalía				55			
Topolobampo				55			
Manzanillo			50		70	98	89
Acapulco			60		75	104	95
Salina Cruz			67.50		75	104	95
San Benito			75		95		
<u>Guatemala</u>							
Ocos			75		95	132	
Champerico			75		100	139.50	
San José			75		100	139.50	127
<u>El Salvador</u>							
Acajutla			75		100	139.50	
<u>Honduras</u>							
La Libertad			75		100	142.50	
La Unión			75		105	146.50	
Amapala			75		105	146.50	
<u>Nicaragua</u>							
Corinto			80		110	153.50	
San Juan del Sur			80		110	153.50	
<u>Costa Rica</u>							
Puntarenas			80		120	167	
<u>Panamá</u>							
Ancón			100		120	167	

NOTA: En todos los casos el precio es por viaje sencillo. 1873.- Precios de cabina de la *Pacific Mail*; 1880.- Precios de cabina de la *Compañía de Vapores de California y México*; 1910.- Precios de cabina en vapores de la *Pacific Mail*, efectivos en 1910. Los precios en tercera clase para adultos es de la mitad del costo de cabina. Los mismos precios son para 1912. Precios en oro estadounidense o su equivalente; 1906.- Precios de la *Kosmos Line*, efectivos el 15 de julio de 1906. Sirvientes acompañando a su patrones pagarán dos tercios de la tarifas de cabina y obtendrán cama y alimentos de acuerdo a las regulaciones de la embarcación. Equipaje permitido.- De San Francisco a Panamá y puertos intermedios, 200 libras en tarifa de cabina; 133 libras cada sirviente; 150 libras en tercera clase; proporcional a niños. El exceso de equipaje se cobrará a 3 centavos la libra; 1920.- Precios de pasaje de la *Pacific Mail*, costo por cruzar el canal de Panamá: \$6.00; 1921.- Precios en oro estadounidense.

FUENTES: 1873, Anuncio de precios de pasaje de la compañía de vapores "Mala del Pacífico" en *El Peninsular*, La Paz, mayo 9 de 1873; 1880, *Boletín Oficial*, La Paz, mayo 1o. de 1880; 1906: "Kosmos Line. Way-Passenger Tariff no.2", Pacific Mail Steamship Company, *Scrapbook of freight rates and passenger list*, San Francisco, 1907-1916, HL, Rare books collection, no. 232342; 1908, Pacific Coast Steamship Company, "Rates, Sailings, Excursions", August 8, 1908. *Kemble Maritime Ephemera Collection*, HL, f. 7. "Schedules", 1907-1916; 1910: "Panama Line. Passenger Tariff no. 10", Pacific Mail Steamship Company, *Scrapbook of freight rates and passenger list*, San Francisco, 1907-1916, HL, Rare books collection, no. 232342; 1920, Filsinger, *Commercial*, 1920, p.35; 1921: *Guía Oficial de Ferrocarriles y Vapores de la República Mexicana*, Junio, 1921.

3. Infraestructura portuaria e innovación tecnológica. Manzanillo y Salina Cruz

La construcción de facilidades portuarias para el tráfico marítimo se convirtió en un asunto prioritario. En todo el país se iniciaron diversas obras de infraestructura para fortalecer las maniobras de carga y descarga de los buques, incluso en los puertos de mayor importancia y tradición.

El impulso a los proyectos de infraestructura portuaria de principios del siglo XX responden al interés del gobierno porfirista por establecer un control y regulación sobre sectores clave de la economía del país. Esto se dio particularmente a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas creada en 1891, encargada de correos, vías marítimas y de comunicación, telégrafos y teléfonos federales, ferrocarriles, faros, puertos y obras portuarias, monumentos públicos, calzadas, carreteras y puentes, entre otros.

A partir de entonces, esta secretaría se encargó de la inspección de las instalaciones portuarias, incluyendo muelles fiscales, dragado de bahías, almacenes aduanales, talleres de construcción, faros, diques, oficinas de aduana. También tuvo a su cargo proyectos relacionados con estudios hidrográficos y observaciones de mareas, corrientes marinas y meteorológicas, así como el pago de sueldos de empleados de oficina o a ingenieros visitantes, y gastos administrativos en general.³⁰

La edificación de faros modernos fue uno de los principales objetivos del gobierno mexicano para dar mayor seguridad al tráfico marítimo. La introducción de nuevas tecnologías en luces de largo alcance fue de vital importancia en las costas mexicanas que vieron cambios sustantivos a fines del siglo XIX.

³⁰ Véanse, las *Memorias de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, 1899-1900.

Los trabajos de mejoramiento de muelles, diques, rompeolas, también fueron necesarios para modernizar la infraestructura en los puertos. En algunos casos las mejoras se realizaron a las instalaciones ya existentes, pero en otros, las obras fueron de gran magnitud, como sucedió en los puertos de Santa Rosalía, Ensenada, Salina Cruz y Manzanillo, que se conformaron como tales de manera artificial. Es decir, necesitaron adecuaciones para poder convertirse en sitios competitivos de embarque.

Los puertos del Pacífico experimentaron mejoras en su infraestructura portuaria en distintos momentos y con obras de diversa categoría. Esto respondía a una política de modernización impulsada por el gobierno porfirista, bajo la modalidad de inversión pública y privada en conjunto. En las concesiones a los proyectos de infraestructura portuaria, el gobierno “otorgaba el permiso de cobrar por el uso de las instalaciones portuarias, más algunos subsidios, como la exención de impuestos de importación sobre los insumos necesarios para la construcción y la propiedad de terrenos. A cambio, el gobierno federal controlaba los precios de fletes y tenía derechos a tarifas especiales.”³¹ Las obras de infraestructura estaban también asociadas al saneamiento y urbanización de los puertos.

A pesar de que en varios puertos del Pacífico se realizaron mejoras, por la envergadura de los proyectos de construcción, vale la pena analizar dos casos específicos, el de los puertos de Salina Cruz y Manzanillo, ambos de gran calado pero cuyas condiciones geográficas impidieron su desarrollo en años anteriores a la primera década del siglo XX.

Un elemento común en ambos casos es que su construcción estuvo asociada a proyectos de mayor trascendencia, en los que se planeaba la unión de terminal ferroviaria con un moderno puerto de altura. En ambos casos el gobierno mexicano invirtió de manera directa en las mejoras portuarias, pero lo hizo a través de contratistas que se comprometieron a realizar las obras

³¹ Connolly, *Contratista*, 1997, p. 93.

adecuadas. En Manzanillo, Edgar K. Smoot (1899) fungió como tal, mientras que en Salina Cruz fue la empresa S. Pearson & Son (1898) la encargada del proyecto de construcción.

a) Salina Cruz

La construcción y modernización del puerto de Salina Cruz se encuentra estrechamente ligada a la construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, pues éste puerto sería el sitio de conexión en la costa del Pacífico.

Un primer ferrocarril interoceánico logró terminarse en 1894, pero éste no tuvo el éxito esperado debido a defectos de construcción y a la falta de infraestructura apropiada en los puertos terminales del Golfo de México y Océano Pacífico. Con el fin de contrarrestar estas deficiencias, el gobierno mexicano firmó en 1898 un contrato con la empresa británica S. Pearson and Son para reconstruir el Ferrocarril de Tehuantepec.³²

El contrato inicial fue modificado en 1899, 1902 y 1904, e incluyó la construcción de facilidades portuarias en Coatzacoalcos y Salina Cruz. Una característica de este proyecto es que sería del gobierno y no de inversión privada. La reconstrucción de la línea empezó en 1902 y se terminó en 1904, pero la ruta no empezó a funcionar sino hasta 1907 por las dificultades en la culminación de los servicios portuarios en Salina Cruz.³³

Los autores que han estudiado el desempeño de este ferrocarril coinciden en que durante los primeros 7 años de operaciones obtuvo grandes ganancias, pero su éxito decayó debido a

³² Garner, "Politics", 1995, p. 340.

³³ *Ibid.*, pp. 349-350.

varios motivos: el inicio de la revolución maderista de 1910, el inicio de la Primera Guerra Mundial en 1914 y la apertura del canal de Panamá en el mismo año.³⁴

De cualquier manera, el proyecto del ferrocarril fue lo que motivó la construcción del puerto de Salina Cruz, misma que no fue tarea fácil, debido a que no existía una bahía grande ni protegida, el agua era profunda y la zona con frecuencia estaba sujeta a violentas y peligrosas tormentas. De ahí que se hacía necesaria la construcción de una dársena y una bahía exterior, y de dos grandes rompeolas (uno al este, de casi 1 kilómetro; otro al oeste, a 200 metros de distancia, de 580 metros de longitud). La bahía exterior tendría una extensión de aproximadamente 8 hectáreas, para lo cual se necesitaron grandes cantidades de concreto y roca natural.³⁵

También se construyó un dique seco de 183 metros de largo. Además, se hicieron mejoras en la ciudad de Salina Cruz: instalación de luz eléctrica, pavimentación y limpieza de calles, nuevos edificios y obras hidráulicas.³⁶ Más adelante, se continuaron las labores de mejoramiento, pues el gobierno mexicano firmó en 1912 un contrato con la “North American Dredging Company of Texas”, para el dragado en la dársena y en el canal de entrada al dique seco de Salina Cruz.³⁷

Un aspecto importante en el comercio de Salina Cruz fue el contrato establecido con la American-Hawaiian Steamship Company en 1907, con la intención de transportar de 250,000 a 300,000 toneladas de azúcar al año. La compañía estableció conexiones en ambas costas del istmo de Tehuantepec; la ruta del Pacífico era Honolulu-Salina Cruz, con escalas en San Diego y San Francisco, y algunas veces en algún puerto de Oregón, Washington y Columbia Británica.

³⁴ *Ibid.*, p. 351.

³⁵ Glick, “Tehuantepec”, 1953, p. 376.

³⁶ *Ibid.*, p. 377.

³⁷ *Contrato*, 1912.

Mediante este contrato de transporte, gran parte de la azúcar de Hawai pronto se transportó a las refinerías del Atlántico a través de Tehuantepec, al igual que otros productos de Alaska, y el noroeste de Canadá y Estados Unidos.³⁸

El ahorro en el tiempo de transporte de mercancías por esta vía fue considerable. Mientras que los productos se movían por el ferrocarril transcontinental de Estados Unidos en un lapso entre 3 y 5 meses entre San Francisco y Nueva York, el ferrocarril de Tehuantepec hacía el transporte en menos de 30 días.³⁹

Con estas ventajas, el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec paulatinamente se convirtió en una ruta del comercio internacional de mayor importancia, según Glick, debido a cuatro razones fundamentales: 1) los puertos y servicio eran excelentes, había poco retraso y problemas con las facturas consulares, inspecciones aduanales y almacenamiento; 2) en muchos cargamentos interoceánicos se podían ahorrar grandes distancias utilizando el istmo de Tehuantepec, 3) en esa época el Ferrocarril de Panamá era utilizado casi exclusivamente para la construcción del Canal de Panamá y no era una competencia real; 4) la American-Hawaiian enviaba cada vez más cargamentos de azúcar. Hacia 1912 prácticamente toda el azúcar producida en Hawai era transportada de las islas a la costa este de Estados Unidos a través del istmo de Tehuantepec.⁴⁰

Aparentemente el fracaso del Ferrocarril de Tehuantepec fue resultado directo e inevitable de la competencia con la ruta transístmica panameña. Sin embargo, es interesante notar que el desarrollo comercial y movimiento marítimo del puerto de Salina Cruz continuó en ascenso y no se colapsó sino hasta fines de los años veinte. Lo cual quiere decir que la importancia de Salina Cruz en el tráfico internacional se mantuvo todavía durante algunos años.

³⁸ Glick, "Tehuantepec", p. 379.

³⁹ *Ibid.*, p. 379.

⁴⁰ *Ibid.*, pp. 379-380.

El puerto de Salina Cruz, al igual que otros de su época, fue uno artificial, creado por el impulso modernizador del porfirismo, pero también alentado por la competencia del comercio internacional. Salina Cruz fue, en las primeras décadas del siglo XX uno de los puertos estratégicos en el Pacífico mexicano, que gozó de importantes adecuaciones para convertirse en un embarcadero de primer orden.

Figura 9.1
PUERTO DE SALINA CRUZ EN 1912



FUENTE: *Records of the Office of the Chief of Naval Operations*, Intelligence Division, NA, RG 38, box 1097, NM-63, entry 98, exp. 970. Salina Cruz, Mexico, October 19, 1912.

b) Manzanillo

Las obras portuarias realizadas en Manzanillo a principios del siglo XX, al igual que en el caso de Salina Cruz, estuvieron ligadas al proyecto de expansión de la red ferroviaria mexicana. El Ferrocarril Central firmó un contrato con el gobierno mexicano en 1899 para la construcción de un moderno puerto con la capacidad de recibir buques de gran calado y contar con la infraestructura adecuada para el traslado de mercancías de mar a tierra y su posterior transporte a través del ferrocarril.

Una de las principales desventajas del puerto de Manzanillo que tuvo repercusiones en su desarrollo fue la insalubridad. Su cercanía a la laguna de Cuyutlán lo hacían vulnerable a las fiebres

y después de la época de lluvias sus habitantes se trasladaban a la ciudad de Colima para evitar enfermedades.

Ya desde 1850 se argumentaba la insalubridad del puerto para mantenerlo cerrado al comercio, pero desde entonces también se proponían soluciones prácticas para prevenir el problema. En su defensa ante las cámaras para evitar el cierre del puerto, Manuel Aliphath, quien había sido empleado del gobierno como capitán de puerto, comentaba sobre un proyecto para la apertura de un canal “de unas cien varas de extensión que uniese la laguna de Cuyutlán con el mar [...] y cuya obra de un pequeño costo, proporcionaría la mayor comodidad al comercio caminando los efectos en canoas hasta el pueblo de Cuyutlancillo, distante 10 leguas del puerto con dirección a Colima.”⁴¹

A pesar de que entonces se reconocía cuál era uno de los mayores estragos del puerto, las obras de saneamiento no se llevaron a cabo sino hasta principios del siglo XX. El contrato entre

⁴¹ Manuel Aliphath, Memoria sobre el puerto de Manzanillo, 1850, p. 9, BL.

Edgar K. Smoot y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas se firmó en mayo de 1899. En él se especificaban los trabajos que debían realizarse, así como los términos en los que se acordó la inversión de ambas partes.

El gobierno mexicano se comprometía a invertir la cantidad de \$5,732,760 para las obras estipuladas en el contrato. Estas consistían en un rompe-olas para resguardar el puerto por el lado poniente, un malecón paralelo a la playa, un dragado para obtener 8.5 metros de profundidad a lo largo del malecón, un canal de saneamiento para la introducción y conservación de agua de mar en la parte norte de la laguna de Cuyutlán, el desagüe o saneamiento de la laguna de San Pedrito por medio de un canal, y la construcción de muelles perpendiculares al malecón.⁴²

El contratista quedaba facultado para la libre introducción de aditamentos necesarios para realizar las obras. No pagaría derechos de importación y de consumo en maquinaria, materiales de construcción, aparatos telefónicos, muelles, faros, locomotoras, muebles para oficinas, casas de hierro y madera para los obreros, así como todos aquellos artículos destinados a la construcción del puerto y su saneamiento. Asimismo, los buques cargados con materiales para las obras portuarias quedarían exentos del derecho de tonelaje y todos los demás derechos de puerto, menos el de práctico.⁴³

Smoot se comprometía a concluir las obras en un lapso de cuatro años a partir de la fecha de inicio de la construcción. Se tiene noticia de que en enero de 1900 se dio principio a las obras del puerto de Manzanillo,⁴⁴ pero también se sabe que cuatro años después los trabajos aún eran incompletos y se firmaron nuevos contratos para extender el periodo de gracia. No obstante, en 1911 Manzanillo todavía no contaba con la infraestructura completa y hacia 1914 se seguían

⁴² *Informe*, 1900, p. 10.

⁴³ Los derechos de puerto consistían en: pilotaje, anclaje, derechos de faro y capitanía de puerto. El práctico era necesario en algunos puertos donde la entrada era desconocida para los pilotos.

⁴⁴ *Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, 1900.

utilizando lanchas y estribadores (cuadrillas de hombres) para la carga y descarga de los buques.⁴⁵

Parece ser que los avances en infraestructura logrados hasta 1912 por Smoot fueron solamente la construcción del rompeolas, el dragado de la bahía y la construcción del muelle y malecón. En ese año de 1912, el capitán del barco de guerra estadounidense U.S.S. Denver informaba que la bahía era grande y abierta, y que la zona de anclaje estaba protegida por un rompeolas de casi 152 metros de largo y libre de peligros. Las embarcaciones podían anclar en cualquier sitio, y los barcos mercantes anclaban en el muelle con ferrocarril, desde el cual se hacía la carga o descarga. En cuanto a salubridad, ésta seguía siendo mala, especialmente en la época de secas, las fuentes indican que cuando la laguna cercana al mar se secaba y la fetidez era insoportable. Todo lo cual causaba tifoidea y fiebres malarias, enfermedades venéreas y muchos otros males.⁴⁶

En 1914 el muelle, que había sido construido en años previos y que era a donde llegaba el tren para carga y descarga, fue incendiado por la guarnición federal (huertistas). El incendio lo redujo a escombros y acabó con el paso del ferrocarril.⁴⁷ Así, los trabajos de modernización se paralizaron por casi más de una década, hasta 1924 cuando se reiniciaron las actividades, de nuevo bajo contrato de Smoot con el gobierno mexicano. Esta vez los compromisos incluían, además del rompeolas, la pavimentación de las calles, la instalación de agua y alcantarillado, y la canalización de agua dentro de la ciudad. En 1927 las obras fueron otra vez suspendidas por falta de recursos.⁴⁸

⁴⁵ Ochoa, "Manzanillo", 1994, pp. 122-123.

⁴⁶ *Records of the Office of the Chief of Naval Operations*, Intelligence Division, NA, RG 38, box 1097, NM-63, entry 98, exp. 153. Manzanillo, November 8, 1912.

⁴⁷ Ortoll, *Noticias*, 1996, p. 49.

⁴⁸ *Ibid.*, pp. 58-59; Ochoa, "Manzanillo", 1994, p.128.

Pese a lo anterior, en 1924 Robert G. Cleland reportaba que Manzanillo era el puerto de entrada y exportación para el estado de Colima, y que era el único puerto mexicano de la costa del Pacífico que contaba con servicio directo de ferrocarril hasta la ciudad de México. Había, según indicaba, servicio diario de Manzanillo a Veracruz, Tampico y otros puntos fronterizos como El Paso, Eagle Pass y Laredo, Texas.⁴⁹

Así pues, los proyectos porfiristas de infraestructura portuaria en el Pacífico estuvieron alentados por el anhelo de hacer complementarios dos modernos sistemas de transporte: los ferrocarriles y los vapores. En Manzanillo y Salina Cruz se tenían grandes expectativas para el funcionamiento de estas tecnologías, pero su uso conjunto se vio alterado por efectos secundarios. El movimiento revolucionario a partir de 1910 en el primer puerto; la apertura del canal de Panamá y el estallido de la Primera Guerra Mundial en el segundo.

Sin embargo, aunque la innovación tecnológica haya sido un aparente fracaso, datos del movimiento marítimo y comercial de cada puerto han mostrado que su verdadero colapso ocurrió en 1926 y que, en efecto, hasta antes de esa fecha, en ambos puertos predominó la navegación a vapor.

⁴⁹ Cleland, *Mexican*, 1924.

Figura 9.2
EL PUERTO DE MANZANILLO EN 1915



FUENTE: *Records of the Office of the Chief of Naval Operations*, Intelligence Division, NA, RG 38, box 1100, NM-63, entry 98, exp. 5286. Manzanillo, March 21, 1915.

CONSIDERACIONES FINALES

En las páginas que conforman la tesis es posible advertir que se otorga un peso importante a las rutas del comercio y navegación, a la formación de espacios y regiones económicas costeras. De ahí que haya sido indispensable considerar factores nacionales e internacionales que intervinieron en el desarrollo de los puertos mexicanos del Pacífico. Tecnología, distancias, tiempos de transporte marítimos y terrestres, trayectos, crecimiento urbano, integración territorial, comercio, navegación, son algunos de los aspectos que se abordaron en diversas ocasiones a lo largo del trabajo. Esto nos permitió observar la dinámica de un conjunto de puertos que hasta antes no se habían estudiado como parte de un sistema directamente interrelacionado.

A lo largo del trabajo encontramos varios temas que aparecen de manera constante: la fiebre del oro, el eje San Francisco–Panamá, la insistencia en las rutas de comunicación, el asunto de las redes de comercio nacionales e internacionales, así como la presencia de la *Pacific Mail Steamship Company* en los puertos mexicanos por su control en la navegación del Pacífico. Estos elementos reafirman que el desarrollo de la costa mexicana no puede analizarse sin tomar en cuenta su inserción en un espacio más amplio que se relaciona directamente con eventos externos a su propia evolución.

Los puertos mexicanos del Pacífico experimentaron un desarrollo incuestionable, aunque no hayan contado, en la mayoría de los casos, con ferrocarriles que los ligara a otros espacios. La presencia de vapores y veleros, aunado a los transportes terrestres tradicionales cumplían un importante papel integrador. La distancia y la falta de comunicaciones terrestres entre las ciudades portuarias y el centro del país permitieron que se extendiera el transporte

marítimo, mismo que contribuyó a la formación o crecimiento de mercados regionales donde participaron puertos de México y de otros países.

El sistema de navegación en el océano Pacífico surgió fundamentalmente de un suceso externo que fue el descubrimiento de oro en California y, como consecuencia, la aparición del eje San Francisco–Panamá motivó las conexiones internacionales y la expansión de las rutas de navegación en el Pacífico. Esto tuvo un efecto detonador en una nueva fase de crecimiento de los puertos mexicanos. La llegada de compañías navieras, la circulación de embarcaciones y los intercambios mercantiles fueron los principales aspectos mediante los cuales los centros portuarios se insertaron en esa ruta del comercio internacional. Como parte de ese dinamismo, también se reactivaron los intercambios de cabotaje y se dio una mayor articulación en el espacio marítimo mexicano, conformados por diversos puertos de la costa occidental del país que mantuvieron estrechas relaciones mercantiles durante el periodo de estudio.

Considerando lo anterior, la propuesta de una caracterización portuaria fue imprescindible para detectar las jerarquías entre los centros urbanos que funcionaron dentro del sistema de navegación. El hecho de que unos puertos hayan logrado convertirse en ciudades y otros no, revela que se trata de un complejo sistema que sólo es posible explicar a través de diversas variables de tipo cualitativo y cuantitativo. Entre las primeras, se consideraron la localización geográfica, la salubridad, las comunicaciones, la infraestructura portuaria, el desarrollo industrial, la población y el hinterland. Entre las segundas, se analizaron datos demográficos, de comercio exterior y de movimiento marítimo. Con base en estos tres elementos se detectó la funcionalidad de cada puerto y se distinguió su papel como nodo primario, estratégico, secundario o de escala.

A partir de los resultados que arrojaron los análisis de los datos arriba mencionados, consideré pertinente estudiar detalladamente sólo tres puertos, San Francisco, Mazatlán y Acapulco, por la relevancia que todos ellos tuvieron en la articulación del sistema internacional de navegación.

El auge del puerto de San Francisco fue significativo para la expansión del Pacífico hacia el lejano Oriente donde Estados Unidos buscó el dominio político y comercial. También fue el puerto más importante de la costa del Pacífico en el continente americano, que no tuvo competencia de peso sino hasta después de la década de 1920, cuando el puerto de Los Ángeles empezó tener mayor fuerza en los intercambios internacionales. Para la costa mexicana, la existencia de San Francisco fue significativa, pues modificó las relaciones que estos habían tenido con otros países. Además de mantener un comercio directo con algunos de ellos, también absorbió el acopio y distribución de mercancías. Es pertinente recordar que las transacciones mercantiles entre los puertos de la costa occidental de México y China, fueron acaparadas por San Francisco; todavía en el siglo XIX la plata mexicana tenía un gran valor en el mercado chino, lo cual muestra que la relación entre países del Pacífico sufrió cambios con el crecimiento del puerto californiano. Éste es un tema que deberá explorarse con mayor cuidado en futuras investigaciones.

Por otro lado, el desarrollo de la ciudad de Mazatlán estuvo directamente ligado con la actividad comercial del puerto. Surgió como un centro mercantil en la década de 1830 y se mantuvo como tal a lo largo del periodo de estudio, cumpliendo con todas las características que lo definen como nodo primario: una posición estratégica, un puerto salubre, diversidad de rutas marítimas internacionales, un alto movimiento de altura y cabotaje, un alto volumen de exportación y diversidad de productos, una importación variada, un desarrollo industrial

extensivo, una concentración de población alta (con respecto a las otras ciudades portuarias del Pacífico mexicano), así como un temprano desarrollo de infraestructura urbana y un extenso hinterland. En algunos años se mantuvo como la segunda aduana más importante del país, lugar que fue perdiendo con el transcurso del tiempo, pero nunca abandonó su hegemonía entre los puertos del Pacífico mexicano.

Por su parte, Acapulco no sufrió un completo estancamiento durante el siglo XIX, después de haber terminado el comercio con Filipinas en 1815, como ha sugerido la historiografía. Por el contrario, como se ha demostrado, a pesar de haberse mantenido como un puerto pequeño y con un comercio marítimo reducido, tuvo una participación importante en el sistema de navegación internacional. Su relativo aislamiento provino no sólo de la falta de comunicaciones terrestres modernas, sino que no contaba con productos lucrativos como era la minería en aquella época. Además, su situación geográfica, limitada por la Sierra Madre del Sur, tampoco favorecía un desarrollo regional más allá de su área de influencia inmediata. Acapulco fue un puerto estratégico pero no logró mantenerse como tal durante todo el periodo de estudio. A principios del siglo XX su papel estratégico le fue arrebatado por Salina Cruz, puerto que se insertó en las rutas internacionales al construirse un ferrocarril transoceánico en el istmo de Tehuantepec.

Este cambio tiene una relación directa con la promoción y apertura de rutas ístmicas que se analizaron en el tercer capítulo. Dentro del largo proceso de construcción del canal de Panamá, el fomento a otros pasos interoceánicos siguió su curso; tal fue el caso del ferrocarril de Tehuantepec que logró posicionarse como la ruta más rápida y efectiva por lo menos durante siete años, a partir de su inauguración en 1907. Fue así como Salina Cruz, terminal de dicho

ferrocarril en la costa del Pacífico, logró posicionarse como puerto estratégico en los circuitos de navegación intercontinentales.

Por su parte, se observa que el desarrollo de los puertos secundarios fue más cercano a Mazatlán en cuanto a su comportamiento comercial, pero similar a Acapulco por la forma de integrarse a su espacio regional, con un hinterland reducido. En algunos puertos secundarios también se aprecia una correlación entre el auge comercial de unos y la decadencia de otros. Ejemplo de ello es el caso de San Blas que decayó en los últimos años de la década de 1920, mientras que Manzanillo presentó un incremento comercial justamente en ese mismo periodo. De igual forma, los ciclos del tráfico marítimo y comercial de Guaymas se encuentran relacionados con la existencia de la línea férrea del puerto a la frontera norte (Nogales), pero también con el transporte de cobre proveniente de las minas de Santa Rosalía. En este último caso se dio un fenómeno de complementariedad más que de competencia.

En lo que se refiere a los puertos de escala, es posible advertir que su función estuvo determinada por la presencia de algún artículo de interés en el mercado internacional y que generalmente abastecían a un pequeño hinterland. La participación de estos puertos en el sistema del Pacífico fue diversa, según el lugar de que se trate y la época en cuestión. Por ejemplo, Altata registró cierto movimiento marítimo y comercial durante la segunda mitad del siglo XIX, pero se colapsó por completo en 1910; San Benito, aunque era sitio de escala en la navegación, sólo adquirió relevancia a fines de siglo debido a la exportación de café; Ensenada surgió en la década de 1880, pero su auge comercial ocurrió en la década de 1920 por la actividad pesquera.

Por otro lado, con base en el estudio realizado, se puede llegar a conclusiones de por qué unos puertos florecieron y otros no, lo cual tiene que ver con el control político y

económico al que cada lugar tuvo acceso. Desde esta perspectiva, el único puerto que se vio favorecido fue Mazatlán, porque en el propio puerto se estableció un grupo de poder importante que logró mantener su hegemonía a través del tiempo, a pesar de la competencia que representó Culiacán, que era el otro polo de crecimiento del estado de Sinaloa.

En los demás puertos es evidente que la falta de dominio político y económico actuó en contra de la posibilidad de mayor desarrollo. Veamos por qué. Manzanillo permaneció a la sombra de Colima, capital del estado y donde se encontraba el mayor dinamismo económico de la región. Lo mismo pasó con San Blas, que generalmente estuvo a expensas de los comerciantes de Tepic. Acapulco, por su parte, aunque se encontraba prácticamente alejado de otros centros de peso político y comercial no logró despuntar por diversas razones que se verán más adelante. Guaymas también tuvo que competir con otras ciudades por su hegemonía, en particular con Hermosillo y Nogales, que eran los otros polos de desarrollo en el estado de Sonora. Por último, La Paz concentró el poder político y económico, pues fue la capital del territorio de la Baja California, pero su desarrollo fue limitado por la dependencia que siempre tuvo de la contracosta y de otros países para obtener los alimentos y artículos que sus pobladores necesitaban.

Otros puertos de relativa importancia a fines del siglo XIX, como Santa Rosalía, tuvieron una influencia reducida sobre el área circundante, a pesar de haber sido un lugar con un alto volumen de comercio exterior. Por su parte, Salina Cruz tampoco logró contar con mayor fuerza, ya que el pueblo de Tehuantepec era donde se encontraba el control político. Lo mismo se puede decir del puerto de Altata, que estuvo siempre sujeto a la ciudad de Culiacán.

Esto nos lleva a preguntarnos por qué si Mazatlán, por ejemplo, no era una bahía segura ni con las comodidades que presentaba la de Manzanillo o Acapulco, y a pesar de no haber

construido un muelle de buenas condiciones, logró acaparar el tráfico marítimo y comercial ¿Por qué fue, por muchos años, un importante centro distribuidor de mercancías en el noroeste del país –por las vías marítima y terrestre–, y de otros lugares costeros? Para explicar este tipo de fenómenos fue necesario acudir al análisis de diversas variables, políticas, económicas, geográficas y demográficas.

En el trabajo vimos que Mazatlán era más salubre que Acapulco y Manzanillo, generalmente se mantenía exento de enfermedades, aunque si llegó a sufrir fuertes epidemias de fiebre amarilla y de peste bubónica en distintos años. También observamos que Mazatlán era un puerto con una ubicación geográfica excelente, que los comerciantes extranjeros asentados en el puerto controlaron las transacciones con otros sitios de la región, de otras naciones y de la costa mexicana; además, el puerto se favoreció de la explotación minera de las zonas aledañas y de la relativa facilidad para desarrollar un modo de transporte (diligencias y carros de carga) más eficiente que la arriería. Aunado a lo anterior, su dominio sobre el comercio exterior, el alcance de su zona de influencia y su propio desarrollo interno comercial, demográfico e industrial hicieron de este puerto un centro de recepción y distribución de mercancías que mantuvo con el paso de los años. De igual forma, la creación de industrias para la manufactura local y el uso de artículos manufacturados localmente para la explotación minera permitió a sus comerciantes reducir costos de producción.

Ningún otro puerto de la costa del Pacífico cumplió con estas características. Ni siquiera Guaymas o La Paz, que también fueron más salubres con respecto a los puertos del sur del Pacífico mexicano, y donde también se establecieron casas comerciales e instituciones bancarias en el siglo XIX. Pero ninguno de estos dos sitios tuvo un amplio hinterland, ni un desarrollo industrial destacado. La Paz dependía de las importaciones de la contracosta o del

extranjero, mientras que Guaymas tenía la competencia de otras redes comerciales. En un principio parecía que Guaymas despuntaría como nodo primario, pero después, con la llegada del ferrocarril transcontinental estadounidense y con la apertura del ferrocarril a la frontera norte su situación cambió. Nogales absorbió la ruta del comercio y esto tuvo aún mayores repercusiones en las primeras décadas del siglo XX. Lo anterior se infiere a partir de la revisión de las fuentes primarias disponibles, en donde es posible observar que en las primeras décadas del siglo XX se favoreció el comercio terrestre y los intercambios entre México y Estados Unidos se canalizaron por tierra.

En lo que se refiere a los demás puertos, ¿qué explica su estancamiento en las primeras décadas del siglo XX? ¿Por qué no despuntaron como lo hicieron otras ciudades costeras del Golfo de México? Mediante el análisis del comercio exterior ha sido posible observar que las aduanas del Golfo de México y las aduanas fronterizas tuvieron efectos que repercutieron en la costa del Pacífico. Una explicación a este fenómeno es que, por un lado, la explotación de recursos petrolíferos dio pauta a un alto crecimiento de población y comercio entre los puertos del Golfo de México. Por otro lado, es probable que el verdadero efecto de la construcción de vías terrestres modernas haya actuado en detrimento de las comunicaciones marítimas. Ejemplo de ello es el despunte de la aduana de Nogales en las primeras décadas del siglo XX, como se mencionó arriba, hasta convertirse en una aduana fronteriza con fuerte movimiento comercial.

Todo ello modificó la estructura comercial del Pacífico que se había desarrollado en la segunda mitad del siglo XIX y dio paso a una nueva configuración espacial del territorio mexicano. En esta nueva organización, los puertos mexicanos del Pacífico modificaron su participación en el mercado internacional: el turismo, la agricultura y la pesca industrial serían

los principales motores económicos en las ciudades portuarias. Pero esto es sólo una hipótesis que valdrá la pena desarrollar posteriormente.

En cuanto al análisis del movimiento marítimo y comercial en los puertos mexicanos, éste muestra que no ocurrió una crisis comercial en los años del periodo revolucionario. En algunos casos es evidente que este proceso político tuvo efectos negativos, pero en otros puertos se experimentó un aumento en el movimiento marítimo y/o comercial. La verdadera caída del comercio en los puertos analizados ocurrió entre 1921 y 1923, aunque cada uno tuvo su propio ciclo.

Es interesante notar que durante los años que duró el movimiento revolucionario los puertos mexicanos experimentaron diferentes procesos de auge y decadencia en su tráfico comercial. En Mazatlán, por ejemplo, se resintió una caída justo en el año del estallido revolucionario, pero el verdadero impacto en el comercio exterior se dejó sentir entre 1920 y 1923. En La Paz, Acapulco, Salina Cruz y San Blas no hubo cambios significativos en la década de 1910 pero su caída se empezó a sentir entre 1918 y 1922. Otro caso interesante es el de Santa Rosalía, cuyo comercio exterior se mantuvo al margen del conflicto político, pero sí experimentó una caída estrepitosa en 1920 y luego una recuperación que ya no volvió a perder, ni siquiera durante la crisis de 1929. Mención aparte merece el caso de Guaymas que, contrario a lo que se podría suponer, tuvo un aumento sostenido en su comercio y navegación entre 1909 y 1913 y sólo una caída importante en 1920. Esto puede tener una relación directa con el conflicto en las minas del estado de Sonora y la obstaculización del ferrocarril que daba salida a los productos a través de la aduana fronteriza de Nogales.

A pesar de que no contamos con datos para los años de 1914 a 1917, las cifras disponibles para los siguientes años registran un movimiento comercial importante, de ahí que

sea posible observar las tendencias generales. Se aprecia que el declive en casi todos los puertos del Pacífico coincidió entre 1918 y 1922, y luego en 1929. Esto se explica por los efectos internacionales de la disminución del comercio como consecuencia de la posguerra, entre 1918 y 1923, y más adelante por la crisis mundial de 1929.

Además de los datos estadísticos que muestran las tendencias mencionadas, a la vuelta del siglo, es posible advertir diversos cambios en el plano nacional e internacional que paulatinamente modificarían la configuración del espacio del Pacífico mexicano, hasta transformarlo definitivamente en los últimos años de la década de 1920. Entre los elementos de cambio nacional, encontramos la entrada de nuevos puertos que se convirtieron en polos de desarrollo: Ensenada y Santa Rosalía en la península de Baja California; Topolobampo en Sinaloa y Salina Cruz en Oaxaca. La construcción de infraestructura moderna para hacerlos funcionales en la navegación fue una característica de las primeras décadas del siglo XX.

Por otro lado, los flujos del comercio exterior fueron absorbidos fundamentalmente por la vía terrestre. La mayor cantidad de transacciones de México con Estados Unidos se realizó por medio de ferrocarriles que conectaban a los centros productores mexicanos con la frontera norte. En esta concentración comercial a través de rutas terrestres influyó también la llegada del ferrocarril Sud Pacífico a los principales centros costeros de Sonora y Sinaloa, que a su vez se conectaba a la red ferroviaria con Guadalajara y la Ciudad de México. Aunado a lo anterior, a principios del siglo XX dio inicio un proceso de modificación en los medios de comunicación, con la entrada de nuevas tecnologías, como la de los automóviles, a partir de la cual se promovió la construcción de carreteras y, después, la llegada de la aviación. Si bien la expansión de ambas tecnologías tardaría tiempo en imponerse sobre las demás, es probable que estos factores hayan actuado en detrimento de la circulación marítima en el Pacífico. De

cualquier forma, estas no son más que algunas hipótesis que deberán comprobarse más adelante, en estudios que abarquen un periodo de estudio que vaya más allá de la década de 1920 y que consideren los transportes marítimos y terrestres en su conjunto.

En el ámbito internacional ocurrieron cambios importantes a inicios del siglo XX que afectaron las relaciones de los puertos mexicanos con el exterior. La apertura del canal de Panamá fue uno de los eventos más destacados en aquella época. Como se vio en el capítulo 3, la ruta mexicana del istmo de Tehuantepec compitió con otros sitios por la hegemonía interoceánica que debía comunicar al Atlántico con el Pacífico. A pesar de que Panamá fue el istmo escogido para tales fines, en el de Tehuantepec se logró construir un ferrocarril que le permitió por un tiempo absorber parte del tráfico transcontinental. En este proceso el puerto de Salina Cruz se vio beneficiado por ser la terminal del lado del Pacífico y, como vimos en el capítulo 8, aunque logró mantener un tráfico marítimo y comercial considerable durante las dos primeras décadas del siglo XX, no logró sobrevivir a la crisis de 1929.

Quizá –de nuevo una hipótesis– después de aquella crisis mundial de 1929 el canal de Panamá consiguió desplazar por completo el tráfico que antes se venía realizando por Salina Cruz, pero esto sólo se podrá averiguar si se compara el movimiento marítimo y comercial de ambos puertos en un periodo más largo. Lo que sí es un hecho es que en décadas posteriores la comunicación entre Panamá y la costa oeste de Estados Unidos se efectuó más a partir de Los Ángeles que de San Francisco. De alguna manera el impulso que los grandes magnates del sur de California dieron al canal de Panamá, aunado a la gran construcción de infraestructura portuaria dio a Los Ángeles una salida poderosa al Pacífico, que supo aprovechar en su favor. Si bien no desplazó por completo a San Francisco, sí le arrebató la incuestionable hegemonía que éste había detentado durante largas décadas.

Además de lo anterior, entró un nuevo factor de cambio tecnológico en las comunicaciones marítimas y terrestres: el uso de otro tipo de combustible que reemplazó al carbón, los hidrocarburos derivados del petróleo. Las embarcaciones empezaron a construirse con motores tipo diesel que daban un mayor rendimiento y podían navegar con más velocidad. Esto debió haber tenido un efecto en el tráfico entre Panamá y la costa californiana, que ya no necesitaba hacer escalas técnicas en los puertos mexicanos. Con las interpretaciones anteriores no se propone que la navegación en los puertos mexicanos haya decaído por completo, simplemente intentamos mostrar algunos de los principales cambios a los que tuvieron que adecuarse estos puertos en las siguientes décadas del siglo XX.

Como se sugiere en la tesis, el estudio de los puertos, las rutas, las comunicaciones y las redes comerciales muestra que todos estos elementos no son asuntos estáticos, sino dinámicos. La transformación del espacio del Pacífico mexicano ocurrida entre 1848 y 1927 es apenas una ventana a un mundo que ha permanecido en constante configuración. Lo que este estudio permite observar es que en ese periodo el territorio mexicano se encontraba más integrado de lo que generalmente se ha considerado, incluso a mediados del siglo XIX, cuando la red de transportes tradicionales (fundamentalmente caminos, heredados de la época colonial) ofrecía posibilidades de comunicación entre diversos poblados localizados en las costas del Atlántico y del Pacífico. La evolución de las comunicaciones y rutas marítimas y terrestres también son ejemplo de ello, pues fomentaron una constante interacción entre pueblos costeros y del interior; entre ellos se formaron espacios regionales interrelacionados que se articularon con el resto del territorio nacional.

Aún quedan muchos aspectos por investigar para conocer cómo ocurrió la integración de los espacios mexicanos y cómo evolucionó el crecimiento portuario del país en otras épocas

y regiones. Espero que los resultados de esta investigación y las ideas aquí expuestas sobre las transformaciones del espacio del Pacífico sirvan de incentivo a otros estudiosos interesados en aspectos de la historia marítima de México. Una historia que debería formar parte esencial de la historiografía mexicana, dada la importancia de las costas en la articulación regional, que a su vez ha dado origen a cambios geográficos significativos en distintos periodos históricos.

SIGLAS Y REFERENCIAS

Archivos

AGN	Archivo General de la Nación, México
SRE	Archivo de la Secretaría de Relaciones Exteriores, México
BLT	Biblioteca Lerdo de Tejada, México
MMOB	Mapoteca Manuel Orozco y Berra, México
BN	Biblioteca Nacional, México
BL	Bancroft Library, Berkeley, California
HL	The Huntington Library, San Marino, California
NA	National Archives, Washington, D.C.
NAMP	National Archives Microfilm Publications, Washington
CSL	California State Library, Sacramento, California
SL	Sutro Library, San Francisco, California
SFM	J. Porter Shaw Library, San Francisco Maritime Museum, San Francisco, California

Archivos en línea

APS	American Periodical Series Online
MOA	Making of America digital library

Hemerografía

El siglo diez y nueve, México
El Progreso de Guerrero, Acapulco
El estado de Guerrero, Acapulco
La Baja California, La Paz
The Daily Picayune, Nueva Orleans

Memorias y fuentes estadísticas

Anuario Estadístico de la República Mexicana
Anuario de Estadística Fiscal
Anuario Estadístico del Comercio Exterior
Anuario de Estadística Fiscal, 1913, 1922
Anuario Estadístico. Comercio y Navegación, 1926
Boletín de Estadística Fiscal, 1898-99
Boletín de la Dirección General de Estadística, 1884 a 1890
Estadística de la República Mexicana, 1877-78
Estadística General de la República Mexicana, 1876-77

Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1851-52, 1855-56, 1876-77, 1868, 1895

Noticia de importación y exportación de mercancías, 1872-73, 1873-74, 1874-75

Noticia de la exportación de mercancías, 1880-81, 1881-82, 1882-83, 1883-84, 1884-85, 1885-86, 1886-87, 1887-88, 1888-89, 1889-90, 1890-91, 1891-92

Bibliografía

Aguilar Aguilar, Gustavo, "El sistema bancario en Sinaloa (1889-1926). Su influencia en el crecimiento económico." En Mario Cerutti y Carlos Marichal (coords.), *La banca regional en México (1870-1930)*, 46-100. México, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, 2003.

———. "El surgimiento de la banca en Mazatlán." En *Historia de Mazatlán*, Arturo Carrillo Rojas y Guillermo Ibarra Escobar (coord.), 183-95. Culiacán, Sinaloa: Universidad Autónoma de Sinaloa, H. Ayuntamiento de Mazatlán. 1998.

Aguilar Aguilar, Gustavo y Wilfrido Ibarra Escobar. "Origen de la banca en Sinaloa, 1889-1910." En *El Porfiriato en Sinaloa*, Gilberto López Analís (comp.), Culiacán, Dirección de Investigación y Fomento de Cultura Regional del Gobierno del Estado de Sinaloa, 1991.

Aguirre Bernal, Celso. "El ferrocarril y el crecimiento de Mexicali," en *Panorama histórico de Baja California*, David Piñera Ramírez (coord.). Centro de Investigaciones Históricas UNAM-UABC, 1983.

Alessio Robles, Vito. *Acapulco, Saltillo y Monterrey en la historia y en la leyenda*. México, Editorial Porrúa, 1978.

Almonte, Juan Nepomuceno. *Guía de forasteros y repertorio de conocimientos útiles*. México, Imprenta de I. Cumplido, 1852.

Ahvenainen, Jorma. *The History of the Caribbean Telegraphs before the First World War*. Helsinki, Suomalainen Tiedekatemia.

Altamirano, Ignacio Manuel. *El Zarco, episodios de la vida mexicana en 1861-1863*. Estado de México, Instituto Mexiquense de Cultura, 1993.

Anuario Estadístico de la República Mexicana, México, Ministerio de Fomento, 1899.

Baker, Alan R.H. *Geography and History. Bridging the Divide*. Cambridge, Cambridge University Press, 2003.

Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos. *Historia de los caminos de México*, vol. I. México, Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, 1994.

Bancroft, Hubert Howe. *History of California, 1848-1859*. San Francisco, The History Company, Publishers, 1888.

Bowser, George, *A Business Directory of the City and County of San Francisco, Cal.*, San Francisco, Semi-Weekly Herald of Trade, Printers, 1885.

Barrett, John. *Panama Canal. What It Is, What It Means*. Washington, D.C.: Pan American Union, 1913.

Barth, G. *Instant Cities: Urbanization and the Rise of San Francisco and Denver*. New York, Oxford University Press, 1975.

- Bailyn, Bernard. *Atlantic History. Concept and Contours*. Massachusetts, Harvard University Press, 2005.
- Banga, Indu. *Ports and Their Hinterlands in India (1700-1950)*. New Delhi, Manohar, 1992.
- Bassols Batalla, Ángel. "Consideraciones geográficas y económicas en la configuración de las redes carreteras y vías férreas en México," *Investigación económica* 19:73 (1959).
- Bates, D.B. *Incidents on Land and Water, or Four years on the Pacific Coast Being a Narrative of the Burning of the Ships Nonantum, Humayoon and Fanchon, Together with Many Startling and Interesting Adventures on Sea and Land*, Boston, Published for the Author, 1861.
- Beraud, José. *Actores históricos de la urbanización mazatleca*. Sinaloa, Gobierno del Estado de Sinaloa/Dirección de Investigación y Fomento de Cultura Regional, 1996.
- Best, Gerald M. *Ships and Narrow Gauge Rails. The Story of the Pacific Coast Company*. Berkeley: Howell-North Books, 1964.
- Berry, Thomas. *Early California. Gold, Prices, Trade*. Richmond: The Bostwick Press, 1984.
- Bieber, Ralph P. "The Southwestern Trails to California in 1849." *The Mississippi Valley Historical Review* 12: 3 (Dec., 1925), 342-75.
- "Boats Arriving in San Francisco Bay from March 26, 1849 to December 30, 1849." *Quarterly of the Society of California Pioneers* 1:4 (1924), 36-45.
- Bortz, Jeffrey L., y Stephen Haber, eds. *The Mexican Economy, 1870-1930. Essays on the Economic History of Institutions, Revolution, and Growth*. Stanford, Stanford University Press, 2002.
- Bósquez de León, Everardo. "Tensiones diplomáticas y tratados del canal: 1845-1903," en *Historia general de Panamá*, Alfredo Castillero Calvo (ed.). Panamá, Comité Nacional del Centenario de la República, 2004.
- Braudel, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 vols. México, Fondo de Cultura Económica, 1997.
- Brand, Donald D. "The Development of Pacific Coast Ports During the Spanish Colonial Period in Mexico." En *Estudios Antropológicos: publicados en homenaje al doctor Manuel Gamio*, edited by Juan; et al. Comas, 577-91. México, UNAM: Sociedad Mexicana de Antropología, 1956.
- Broeze, Frank. *Brides of the Sea. Port Cities of Asia from the 16th-20th Centuries*. Honolulu, University of Hawaii Press, 1989.
- . "The Ports and Ports Systems of the Asian Seas: An Overview with Historical Perspective from C.1750." en *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX): Actas del Coloquio Internacional el sistema portuario español, Madrid, 19-21 Octubre, 1995*, Agustín Guimerá y Dolores Romero (eds.), 99-121. Madrid, Ministerio de Fomento, 1996.
- Buelna, Eustaquio. *Compendio histórico, geográfico y estadístico del estado de Sinaloa*. México, Imprenta y litografía de Irineo Paz, 1877.
- Busto, Karina. "Comercio marítimo en La Paz y Santa Rosalía, Distrito Sur de la Baja California, durante El Régimen Porfirista." Tesis de licenciatura, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1999.
- . "Maritime Trade between the Californias in the Late Nineteenth Century." *Mains'l Haul* 36:4 (1999): 36-49.
- Butlin, Robin. *Historical Geography, Through the Gates of Space and Time*. London, Edward Arnold, 1993.

- Caballero, José de. "Estadística del estado libre y soberano de Sonora y Sinaloa." s.l.e., 1825.
- Camelo, Rosa y Alejandrina Fernández Águila, "Nueva España: siglos XVII y XVIII. Época colonial" (carta II.2.2), en *Atlas Nacional de México*, México, UNAM-Instituto de Geografía, 1990, tomo I.
- Calderón, Francisco "La promoción económica," en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia moderna de México. La República Restaurada. La vida económica*. México, Hermes, 1955.
- Calderón Quijano, José Antonio. *Historia de las fortificaciones en Nueva España*. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1953.
- Calderón, Santiago. *Antecedentes históricos y apuntes estadísticos del puerto de Mazatlán*. México, s.l.e, 1875.
- Calvo, Thomas. *Por los caminos de Nueva Galicia: transportes y transportistas en el siglo XVII*. Guadalajara, Universidad de Guadalajara-Centre Francais d'Études Mexicaines et Centraméricaines, 1997.
- Cárdenas de la Peña, Enrique. *Los telégrafos*. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1987.
- Cárdenas de la Peña, Enrique. *Marina mercante*. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988.
- Carmagnani, Marcelo. *Estado y mercado. La economía pública del liberalismo mexicano, 1850-1911*. México, Fondo de Cultura Económica, Fideicomiso Historia de las Américas, 1994.
- Carmagnani, Marcello. *El otro Occidente*. México, Fondo de Cultura Económica, 2004.
- Carrillo Rojas, Arturo. "Alejandro Loubet y la industria de la fundición en Mazatlán." Arturo Carrillo Rojas y Guillermo Ibarra Escobar (coord.), 115-35. Culiacán, Sinaloa: Universidad Autónoma de Sinaloa, H. Ayuntamiento de Mazatlán. 1998.
- Carter, John Denton. "Before the Telegraph: The News Service of the San Francisco Bulletin, 1855-1861." *The Pacific Historical Review* 11:3 (1942): 301-17.
- Castillero Calvo, Alfredo. "La economía hasta mediados del siglo XIX," en *Historia general de Panamá*, Alfredo Castillero Calvo (ed.). Panamá, Comité Nacional del Centenario de la República, 2004.
- Castillero, Ernesto R. *El ferrocarril de Panamá y su historia*. Panamá, Imprenta Nacional, 1932.
- Chamberlin, Eugene K. "Explotación de la orchilla, Bahía Magdalena." En Miguel Mathes (comp.), *Baja California. Textos de su historia*, 46-50. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Secretaría de Educación Pública, Programa Cultural de las Fronteras, Gobierno del Estado de Baja California, 1988.
- Chassen, Francie R., y Héctor G Martínez. "El desarrollo económico de Oaxaca a finales del Porfiriato." *Revista Mexicana de Sociología* 48:1 (1986): 285-305.
- Clayton, Lawrence A. "The Nicaragua Canal in the Nineteenth Century: Prelude to American Empire in the Caribbean." *Journal of Latin American Studies* 19:2 (1987): 323-52.
- Cleland, Robert Glass, ed. *The Mexican Year Book. The Standard Authority on Mexico*. Los Angeles: Times-Mirror Press, 1924.
- Coatsworth, John. *Crecimiento contra desarrollo: el impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato*, vol. I. México, Secretaría de Educación Pública (SepSetentas, 271), 1976.
- Cobb, Charles W. y Paul H. Douglas, "A Theory of Production", *The American Economic Review*, 18:1 (Mar., 1928), pp.139-165.

- Cochran, Thomas C., y Ray Ginger. "The American-Hawaiian Steamship Company, 1899-1919." *The Business History Review* 28:4 (1954): 343-65.
- "Comparación relativa de las distancias en las vías de comunicación por los istmos de Tehuantepec, Nicaragua y Panamá." *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística* VIII (1860): 201-05.
- Connolly, Priscilla. *El contratista de Don Porfirio. Obras públicas, deuda y desarrollo desigual*. México, El Colegio de Michoacán, Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, Fondo de Cultura Económica, 1997.
- Conniff, Michael L. "Panamá durante la época de construcción del canal norteamericano." En *Historia general de Panamá*, Alfredo Castillero Calvo (Ed.), 24-33. Panamá, Comité Nacional del Centenario de la República, 2004.
- Coronado, Eligio Moisés. "La carbonera de Pichilingue, 1901." En Miguel Mathes (comp.), *Baja California. Textos de su historia*, 179-93. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Secretaría de Educación Pública, Gobierno del Estado de Baja California, 1988.
- Cortez, Claude, ed. *Geografía Histórica*. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1991.
- Corthell, E.L. *The Atlantic and Pacific Ship-Railway across the Isthmus of Tehuantepec, in Mexico: Considered Commercially, Politically and Constructively*. New York: s.n., 1886.
- Cott, Kennett. "Mexican Diplomacy and the Chinese Issue, 1876-1910." *The Hispanic American Historical Review* 67:1 (Feb., 1987): 63-85.
- Crosby, Harry. "Baja California: The 1849 Journal of William C.S. Smith from San José Del Cabo to San Diego." In *Gold Rush Desert Trails to San Diego and Los Angeles in 1849*, George M. Ellis (ed.), 127-49. San Diego, California, San Diego Corral of the Westerners, 1995.
- Cronise, Titus Fey. *The Natural Wealth of California*. Ann Arbor: Michigan: University of Michigan Library, 2005 <<http://name.umdl.umich.edu/ajl3430.0001.001>>. (Consultado: 23 de septiembre de 2006) vols. San Francisco: H.H. Bancroft & Co, 1868, 1868.
- Crowell, Jackson. "The United States and Central American Canal, 1869-1877." *The Hispanic American Historical Review* 49:1 (1969): 27-52.
- "Cruise of the San Blaseña." *Overland Monthly and Out West Magazine* 15: 3 (1875).
- "Datos estadísticos de la municipalidad de Mazatlán, correspondientes al año de 1867." *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística* IV (1872): 64-93.
- de Ita Rubio, Lourdes. "Los puertos novohispanos, su hinterland y su foreland durante el siglo XVI," en Marco Antonio Landavazo (coord.), *Territorio, frontera y región en la historia de América. Siglos XVI al XX*. México, Porrúa, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo-IIIH, 2003.
- de la Peña, Moisés T. *Guerrero Económico*. 2 vols. Tuxpango, México, Gobierno del Estado de Guerrero, 1949.
- de Lesseps, Ferdinand. "The Panama Canal." *Science* 8:200 (1886): 517-20.
- del Toro, M.M, Lorenzo Liquidiano, y Manuel de la Barrera. "Noticia estadística del Distrito de Tabares perteneciente al estado de Guerrero." *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística* VII (1859): 407-28.

- Díaz-Marta, Manuel. "Las vías interoceánicas en la época colonial." In *Vías de navegación y puertos históricos en América*, 49-68. Aranjuez (Madrid), Instituto de la Ingeniería de España, Ediciones Doce Calles, 1998.
- Dilsaver, Lary M. "Food Supply Regions for the California Gold Rush." *The California Geographer* 23 (11983): 36-50.
- Directorio Mercantil, Industrial, agrícola y minero del estado de Sinaloa*. Mazatlán, Tip. y Casa Editorial de M. Retes, 1904.
- Donohoe Jostes, Barbara. *John Parrott Consul, 1811-1884. Selected Papers of a Western Pioneer*. San Francisco, Calif., 1972.
- "Ensenada en 1904" En Miguel Mathes (comp.), *Baja California. Textos de su historia*, 203-09. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Secretaría de Educación Pública Programa Cultural de las Fronteras, Gobierno del Estado de Baja California, 1988.
- Escudero, José Agustín de. *Noticias estadísticas de Sonora y Sinaloa*. México, Tipografía de R. Rafael, 1849.
- Esteva, José María, "Memoria sobre la pesca de la perla en la Baja California en 1857" *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística* X (1863), p.691.
- Etter, Patricia A. "Ho! For California on the Mexican Gold Trail." *Overland Journal* 11:3 (1993): 2-15.
- Ferris, A.C. "To California in 1849 through Mexico." *The Century Illustrated Monthly Magazine* 42: 5 (1891): 666-79.
- Figuroa Domenech, J. *Guía General descriptiva de la República Mexicana: Historia, Geografía, Estadística*. 2 vols. Vol. 1. México, Ramón de S. N. Araluce, 1899.
- Filsinger, Ernest B. *Commercial Travelers' Guide to Latin America*. Washington: Government Printing Office, 1920.
- Lewis R. Fischer and Helge W. Nordvik, "Maritime Transport and the Integration of the North Atlantic Economy, 1850-1914," En Wolfram Fischer, R. Marvin McNinn, y Jürgen Schneider (Eds.), *The Emergence of a World Economy, 1500-1914*. Part II: 1850-1914, Wiesbaden. In Kommission bei Franz Steiner, 1986.
- Florescano Mayet, Sergio. *El Camino México-Veracruz en la época colonial (su importancia económica, social y estratégica)*. México, Universidad Veracruzana, Centro de Investigaciones Históricas, 1987.
- Flynn, Dennis O. y Arturo Giráldez. *The Pacific World: Lands, Peoples and History of the Pacific, 1500-1900*, 2004.
- . "Globalization began in 1571" (manuscrito), July, 2004, presentado en la Huntington Library, Abril, 2005.
- Flynn, Dennis O., Lionel Frost, y A.J.H. Latham, eds. *Pacific Centuries. Pacific and Pacific Rim History since the Sixteenth Century*. London and New York, Routledge, 1999.
- Folkman, David I., Jr. *The Nicaragua Route*. Salt Lake City, Utah, University of Utah Press, 1972.
- Fossey, Mathieu de. *Viaje a México*. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1994.
- Forbes. *A Trip to Mexico, or Recollections of a Ten-Months' Ramble in 1849-50, by a Barrister*. London, Smith, Elder, and Co. Cornhill, 1851.
- Forbes-Lindsay, Charles. *Panama and the Canal Today. An Historical Account, with Special Reference to the Early Enterprises of the French Company and the United States; the*

- Inception, Construction, and Completion of the Canal; a Survey of the First Ten Years of Operation; and a History of the Country to Date, Together with an Account of Its Physical Features and Natural Resources.* Boston: L.C. Page and Company, 1910.
- Gabriel, Ralph Henry, ed. *A Frontier Lady: Recollections of the Gold Rush and Early California by Sarah Royce.* Lincoln, University of Nebraska Press, 1977.
- Galeana, Patricia. *El tratado McLane-Ocampo. La comunicación interoceánica y el libre comercio.* México, Editorial Porrúa-Universidad Nacional Autónoma de México, 2006.
- García Bethancourt, Pantaleón. "Actividades productivas y comerciales en Panamá, 1869-1880." En *Historia general de Panamá*, Alfredo Castillero Calvo (Ed.), 160-75. Panamá, Comité Nacional del Centenario de la República, 2004.
- García Cortés, Adrián. *La fundación de Mazatlán y otros documentos.* México, Siglo XXI, 1992.
- García Cubas, Antonio. *Atlas geográfico, estadístico e histórico de la República Mexicana.* México, Miguel Ángel Porrúa, 1989 [Edición facsímil de 1858].
- . *Diccionario geográfico, histórico y biográfico de los Estados Unidos Mexicanos.* 5 vols. México, Secretaría de Fomento, 1888-1891.
- . *Mexico. Its Trade, Industries and Resources.* México, Typographical Office of the Department of Fomento, Colonization and Industry, 1893..
- García Díaz, Bernardo y Sergio Guerra Vilaboy, *La Habana/Veracruz, Veracruz/La Habana.* Universidad Veracruzana y Universidad de la Habana, México, 2002.
- García de los Arcos, María Fernanda. "El comercio Manila-Acapulco: un intento de estado de la cuestión," en *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, Carmen Yuste (ed.), 165-80. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997.
- García Martínez, Bernardo. "En busca de la geografía histórica." *Relaciones* 75:19 (1998): 27-57.
- . *The Highway of Mexico (1891-1991).* México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1992.
- . "Regiones y paisajes de la geografía mexicana," en El Colegio de México, *Historia general de México.* México, El Colegio de México, 2000.
- . *El desarrollo regional, siglos XVI al XX.* México, Océano, Universidad Autónoma de México, 2004.
- Garner, Paul. "The Politics of National Development in Late Porfirian Mexico: The Reconstruction of the Tehuantepec National Railway, 1896-1907." *Bulletin of Latin American Research* 14:3 (1995): 339-56.
- Gerber, James. "Gold Rushes and the Trans-Pacific Wheat Trade. California and Australia, 1848-57," en *Pacific Centuries. Pacific and Pacific Rim History since the Sixteenth Century*, Dennis O. Flynn, Lionel Frost y A.J.H. Latham (eds.). London and New York, Routledge, 1999.
- Gerhard, Peter, *México en 1742.* México, José Porrúa e Hijos, Sucs., 1962.
- Gilbert C. Terry, "The Tehuantepec Railway of Mexico," *Engineering Magazine Co.* 32:4 (1907).
- Glick, Edward B. "The Tehuantepec Railroad: Mexico's White Elephant." *Pacific Historical Review* 22:4 (1953): 373-82.
- Godfrey, Brian J., "Urban Development and Redevelopment in San Francisco (California)." *The Geographical Review* 86 (3) (1997): 309-33

- Gracida Romo, Juan José. "La formación de las regiones en el Noroeste." en *El Porfiriato en Sinaloa*, Gilberto López Analís (ed.). Culiacán, Dirección de Investigación y Fomento de Cultura Regional del Gobierno del Estado de Sinaloa, 1991.
- . "Guaymas. Notas para la historia comercial del puerto, 1820-1910" En Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes Garza (Comps.), *Los puertos noroccidentales de México*. Guadalajara: El Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, 1994.
- . *La llegada de la modernización a Sonora. Establecimiento del ferrocarril, 1880-1897*. Sonora, Universidad de Sonora, 2001.
- González Dávila, Amado. *Diccionario geográfico, histórico, biográfico y estadístico del estado de Sinaloa*. Culiacán, Gobierno del estado de Sinaloa, Ayuntamiento de Mazatlán, 1959.
- González García, Heladio. "Caminos novohispanos. Construcción y reparación, 1759-1809". Tesis de maestría en Geografía, UNAM, 1993.
- González Navarro, Moisés. *Anatomía del poder en México (1848-1853)*. México, El Colegio de México, 1977.
- Gough, Barry M. "Specie Conveyance from the West Coast of Mexico in British Warships, C.1820-1870: An Aspect of the Pax Britannica." *The Mariner's Mirror* 40: 69 (1983): 419-34.
- Grafenstein Gareis, Johanna von. *El Golfo-Caribe y sus puertos*. 2 vols. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2006.
- Greeley, Robert F. "Scenes in Acapulco." *Appletons' Journal of Literature, Science and Art* VI, 129 (1871): 324-27.
- Guardino, Peter F. *Peasants, Politics, and the Formation of Mexico's National State. Guerrero, 1800-1857*. Stanford, California, Stanford University Press, 1996.
- Gundelfinger, Edward R. "The Pacific Mail Steamship Company, 1847-1917. Its Relation with the Railroads." Tesis de doctorado, University of California, 1917.
- Guimerá, Agustín y Dolores Romero (coords.) *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX): Actas del Coloquio Internacional El Sistema Portuario Español, Madrid, 19-21 Octubre, 1995*. Madrid, Ministerio de Fomento, 1996.
- Hamilton, Leonidas Le Cenci. *Hamilton's Mexican Handbook; a Complete Description of the Republic of Mexico*. Boston, D. Lothrop & Co., Publishers, 1883.
- Henning, G.R. y Mary Henning, "Technological Change from Sail to Steam: Export Lumber Shipments from the Pacific Northwest, 1898-1913," *International journal of maritime history* II: 2 (1990).
- Harley, Knick C. "North Atlantic Shipping in the Late Nineteenth Century. Freight Rates and the Interrelationship of Cargoes," En Lewis R. Fischer (Ed.), *Shipping and Trade, 1750-1950: Essays in International Maritime Economic History*, Pontefract, Lofthouse, 1990.
- Hawks, James D. "Sketch of the Settlement and Journal of the Expedition of Mr. J. D. Hawks Party, through the Interior of the Peninsula of Lower California, from San Domingo to San Diego [1849]." en *Resources of the Pacific Slope*, Ross Browne (ed.), 132-42. New York, D. Appleton and Company, 1869.
- Headrick, Daniel R. *The Tentacles of Progress. Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*. New York, Oxford University Press, 1988.
- . *Los instrumentos del Imperio. Tecnología e imperialismo europeo en el siglo XIX*. Madrid, Alianza Editorial, 1989.

- . "Submarine Telegraph Cables: Business and Politics, 1838-1939", *The Business History Review*, vol.75, no.3, (Autumn, 2001).
- Hermesdorf, Herr M.G., "On the Isthmus of Tehuantepec," *Journal of the Royal Geographical Society of London* 32 (1862).
- Hermosa, Jesús. *Manual de geografía y estadística de la República Mexicana*. París, Librería de Rosa, Bouret y Cía., 1857.
- Herbert, John W. "The Panama Canal: Its Construction and Its Effects on Commerce." *Bulletin of the American Geographical Society* 45:4 (1913): 241-54.
- Hernández Jaimes, Jesús. "Los extranjeros en Guerrero: proyecto de colonización en la Hacienda de San Marcos, 1880-1884." en *La reinención de Guerrero*, Tomás Bustamante Álvarez y Sergio Sarmiento Silva (coords.). Chilpancingo, CIESAS, Universidad Autónoma de Guerrero, 2001.
- . *Las raíces de la insurgencia en el sur de la Nueva España. La estructura socioeconómica del centro y costas del actual estado de Guerrero durante el siglo XVIII*. México, Instituto de Estudios Parlamentarios Eduardo Neri, 2001.
- . "El comercio de algodón en las cordilleras y costas de la mar del sur de Nueva España en la segunda mitad del Siglo XVIII." en *Mercaderes, comercio y consulado de Nueva España en el siglo XVIII*, Guillermina del Valle Pavón (coord.). México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2003.
- Herrera Canales, Inés. *El comercio exterior de México, 1821-1875*. México, El Colegio de México, 1977.
- . "El comercio exterior de México en el siglo XIX desde una perspectiva regional: Sonora De 1821 a 1910." *Memoria del Tercer Simposio de Historia de Sonora. Hermosillo, Sonora* (1978).
- . *Estadística del comercio exterior de México (1821-1875)*. México, Secretaría de Educación Pública-Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1980.
- . "Comercio y comerciantes de la costa del Pacífico mexicano a mediados del Siglo XIX." *Historias* 20 (1988): 129-35.
- Hoyle, Brian. *Ports, Port Cities and Coastal Zones: Development, Interdependence and Competition in East Africa*. Bruxelles, Academie royale des sciences d'outre-mer, 1997.
- Humboldt, Alejandro de. *Observaciones sobre el puerto de Acapulco, 1804*. México, Miguel Ángel Porrúa, 1998.
- Ibarra Bellón, Araceli. *El comercio y el poder en México, 1821-1864. La lucha por las fuentes financieras entre el estado central y las regiones*. México, Fondo de Cultura Económica/Universidad de Guadalajara, 1998.
- Ibarra, Guillermo, *Sinaloa: Tres siglos de economía*. De la minería a los servicios. Culiacán, Mexico, Dirección de Investigación y Fomento de la Cultura Regional, 1993.
- . "Trayectoria y perspectivas de la economía mazatleca: los cambios en la estructura laboral, 1970-1990." En Arturo Carrillo Rojas and Guillermo Ibarra Escobar (comps.), *Historia de Mazatlán*, 353-77. Culiacán, Sinaloa, Universidad Autónoma de Sinaloa, H. Ayuntamiento de Mazatlán, 1998.
- Igler, David. "Diseased Goods: Global Exchanges in the Eastern Pacific Basin, 1770-1850." *The American Historical Review* 109:3 (2004): <<http://www.historycooperative.org/journals/ahr/109.3/igler.html>>. [Consultado el 14 de octubre de 2006].

- . "The Industrial Far West: Region and Nation in the Late Nineteenth Century." *Pacific Historical Review* 69:2 (May 2000): 159-92., p.168.
- Illades, Carlos, ed. *Guerrero. Textos de su historia*. 2 vols. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1989.
- Informe que el Secretario de Gobernación rinde a la cámara de diputados del congreso de la Unión*. México: Imprenta del Gobierno, 1880.
- Informe leído por el gobernador del Estado de Sinaloa, C. Mariano Martínez de Castro ante la 15a. Legislatura al abrir esta su primer periodo de sesiones ordinarias el 15 de septiembre de 1890*, Culiacán, Tip. de Ramírez, Díaz y Cía, 1890.
- Informe preliminar y memoria descriptiva relativos al mejoramiento del puerto de Manzanillo en la costa del Pacífico, con el contrato para la ejecución de las obras y sus reformas celebrado entre el gobierno de la República Mexicana y el licenciado Pablo Martínez del Río, como representante del Ingeniero Edgar K. Smoot*. México: Imprenta de Francisco Díaz de León, 1900.
- Iturriaga de la Fuente, José, *Anecdotario de viajeros extranjeros en México. Siglos XVI-XX*. México, Fondo de Cultura Económica, 1988.
- Jackson, Gordon. "The Significance of Unimportant Ports." *International Journal of maritime history* XIII: 1 (2001): 1-17.
- Jackson, Eric P. "The Early Historical Geography of San Francisco." *Journal of Geography* 26 (1927): 12-22, p.18
- "Junction of the Atlantic and Pacific." *The American Quarterly* 2: 1 (Mar 1849): 158-69.
- Kemble, John Haskell. "The Transpacific Railroads, 1869-1915." *The Pacific Historical Review* 18: 3 (Aug., 1949): 331-43.
- , ed. *To California and the South Seas. The Diary of Albert G. Osburn, 1849-1851*. San Marino, California, The Huntington Library, 1966.
- . *The Panama Route, 1848-1869*. Columbia, University of South Carolina, 1990.
- Kerr, John Leeds. *Destination Topolobampo. The Kansas City, Mexico & Orient Railway*. San Marino, California: Golden West Books, 1968.
- Kidwai, Atiya Habeeb, "Conceptual and methodological issues: ports, port cities and port-hinterlands", en Indu Banga (Ed.), *Ports and Their Hinterlands in India (1700-1950)*, 7-43. New Delhi: Manohar Publications, 1992.
- Knight, Franklin W. y Peggy K. Liss, eds. *Atlantic Port Cities. Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*. Knoxville, The University of Tennessee Press, 1991.
- Kaukiainen, Yrjö "Coal and Canvas: Aspects of the Competition between Steam and Sail, C.1870-1914," *International journal of maritime history* IV: 2 (1992).
- Kortheuer, Dennis. "Santa Rosalía and Compaigne Du Boléo: The Making of a Town and Company in the Porfirian Frontier, 1885-1900." Tesis de doctorado, University of California, 2001.
- Kuntz Ficker, Sandra. *Empresa extranjera y mercado interno: el ferrocarril central mexicano, 1880-1907*. México, El Colegio de México, 1995.
- . "Los ferrocarriles y la formación del espacio económico en México, 1880-1910," en Sandra Kutz Ficker and Priscilla Connolly (coord.), *Ferrocarriles y obras públicas*. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Universidad Autónoma de México, 1999.
- . "La Redistribución de los cauces del comercio exterior mexicano: una visión desde la Frontera Norte (1870-1929)," *Frontera Norte* 24 (13) (2000).

- . "El Comercio México-Estados Unidos, 1870-1929, reconstrucción cuantitativa y tendencias generales." *Mexican Studies-Estudios Mexicanos* Winter (2001): 71-107.
- . "El patrón del comercio exterior entre México y Europa, 1870-1913." en *México y la economía atlántica. siglos XVIII-XX*, Sandra Kuntz Ficker y Horst Pietschmann (coords.) México, El Colegio de México, 2006.
- Krugman, Paul. *Geography and Trade*. Leuven, Bélgica, Leuven University Press, 1991.
- Landes, David. *The Unbound Prometheus. Technological Change and Industrial Development in Western Europe from 1750 to the Present*. Cambridge, Cambridge University Press, 2003.
- LaRosa, Michael, y Germán R. Mejía, eds. *The United States Discovers Panama. The Writings of Soldiers, Scholars, Scientists, and Scoundrels, 1850-1905*. Lanham, MD, Rowman & Littlefield Publishers, Inc., 2004.
- Lary M. Dilsaver, "Food Supply Regions for the California Gold Rush," *The California Geographer* 23 (1983).
- Leavitt, Francis Hale. "Steam Navigation on the Colorado River." *California Historical Society Quarterly* XXII (1943): 1-25, 151-74.
- Lemert, Ben F., y Rose V. Lemert. "Acapulco: A Pacific Port of Mexico." *The Journal of Geography* 35: 2 (Feb, 1936): 41-46.
- Letts, John M. *California Illustrated: Including a Description of the Panama and Nicaragua Routes*. New York, W. Holdredge, 1852.
- Lewis, Daniel. *Iron Horse Imperialism. The Southern Pacific of Mexico, 1880-1915*. Tucson: University of Arizona Press, 2007.
- "Life in Mazatlán." *Overland Monthly and Out West Magazine* 11:6 (1873): 508-14.
- López Cámara, Francisco. *La estructura económica y social de México* México, Siglo Veintiuno, 1982.
- López Mena, Héctor F. *Diccionario geográfico, histórico, biográfico y lingüístico del estado de Guerrero*. México, Pluma y Lápiz de México, 1942.
- Lowenthal, Bennett Young. "Topolobampo: An American Socialist Colony in Sinaloa, Mexico." University of California, Los Angeles, 1986.
- Lloyd, Peter E. y Peter Dicken. *Location in Space: A Theoretical Approach to Economic Geography*. New York, London, Harper and Row Publishers, 1977.
- Lubrano, Annteresa. *The Telegraph. How Technology Innovation Caused Social Change*. New York, London, Garland Publishing, Inc., 1997.
- Mack, Gerstle. *The Land Divided. A History of the Panama Canal and Other Isthmian Canal Projects*. New York, Octagon Books, 1974.
- Mahan, Alfred Thayer. "The Panama Canal and Sea Power in the Pacific." en *Urbanization and the Pacific World, 1500-1900*, Lionel Frost (ed.), 229-54. Burlington, Ashgate Publishing, 2005.
- Marichal, Carlos. "The Spanish-American Silver Peso: Export Commodity and Global Money." en *From Silver to Cocaine. Latin American Commodity Chains and the Building of the World Economy, 1500-2000*, Steven Topik, Carlos Marichal y Zephyr Frank (eds.), 25-52. Durham, Duke University Press, 2006.
- Marley, David F. *Historic Cities of the Americas. An Illustrated Encyclopedia*. 2 vols. Santa Barbara, California, ABC-CLIO, 2005.
- Martin, Mabelle Eppard. "California Emigrant Roads through Texas." *Southwestern Historical Quarterly* XXVIII: 287-301.

- Martínez Barreda, Alonso. "La Revolución Mexicana en Sinaloa y su impacto en Mazatlán." En *Historia de Mazatlán*, Arturo Carrillo Rojas y Guillermo Ibarra Escobar (coords.), 287-310. Culiacán, Sinaloa, Universidad Autónoma de Sinaloa, H. Ayuntamiento de Mazatlán, 1998.
- Martínez de Castro, Mariano. *Informe ampliativo al mapa oficial del estado de Sinaloa*. Culiacán, Tip. de Retes y Díaz, 1891.
- Matsuda, Matt K. "Ahr Forum: The Pacific." *The American Historical Review* 111 (3) (2006): 758-80.
- Mason, Carol Y., y Adagrace Rowlands. "Panama Canal Traffic." *Economic Geography* 14:4 (1938): 325-37.
- Mayo, John. *Commerce and Contraband on Mexico's West Coast in the Era of Barron, Forbes & Co., 1821-1859*. New York, Peter Lang, 2006.
- McCullough, David. *The Path between the Seas. The Creation of the Panama Canal, 1870-1914*. New York: Simon & Schuster, 1977.
- McGloin, John Bernard, S.J. *San Francisco. The Story of a City*. San Rafael, California, Presidio Press, 1978.
- McMaster, John. "Aventuras asiáticas del peso mexicano." en *European Entry into the Pacific*, Dennis O. Flynn, Arturo Giráldez y James Sobredo (eds.), 309-36. Aldershot, U.K., Ashgate Publishing, 2001.
- McNeil, Samuel. *Mcneil's Travels in 1849, to, through and from the Gold Regions, in California*. Columbus, Scott & Bascom Printers, 1850.
- Meinig, D.W. "The Continuous Shaping of America: A Prospectus for Geographers and Historians." *The American Historical Review* 83 (1978): 1186-205.
- . *The Shaping of America, a Geographical Perspective on 500 Years of History*. Vol. 2. Continental America, 1800-1867. Yale, Yale University Press, 1998.
- . *The Shaping of America, a Geographical Perspective on 500 Years of History*. Vol. 3. Transcontinental America, 1850-1915. Yale, Yale University Press, 1998.
- Melillo, Edward D. "Strangers on Familiar Soil: Chile and the Making of California, 1848-1930." PhD thesis, Yale University, 2006.
- Memoria de Fomento, Colonización, Industria y Comercio*. México, Imprenta del Gobierno, 1868.
- Memoria*, Estado de Guerrero, Chilpancingo, 1871-1872.
- Memoria de Hacienda y Crédito Público*, 1878-1879, México, 1880.
- Memoria General de la Administración Pública del Estado de Sinaloa*, Culiacán, Imprenta estereotípica de Tomás Ramírez, 1886.
- Merk, Frederick. *The Monroe Doctrine and American Expansionism, 1843-1849*. New York, Vintage Books, 1972.
- Maillefert, Eugenio, *Directorio del comercio del Imperio Mexicano para el año de 1867*. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1992 (edición facsimilar de 1867).
- Adalberto Walther Meade, "Establecimiento del puerto de Ensenada, 1882" En Miguel Mathes (comp.), *Baja California. Textos de su historia*, 84-93. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Secretaría de Educación Pública Programa Cultural de las Fronteras, Gobierno del Estado de Baja California, 1988.
- Mendoza Vargas, Héctor. "La Geografía y la innovación tecnológica: el caso del telégrafo mexicano, 1850-1914," en Patricia E. Olivera (coord.), *Espacio geográfico*,

- epistemología y diversidad*. México, Facultad de Filosofía y Letras-UNAM, 2003, p.291.
- Merry, William L. "The Nicaragua Canal. History and Technique." *Californian Illustrated Magazine* 1:6 (1892): 618-26.
- Miller, Willis H. "Competition for the Ocean Trade of Los Angeles." *Economic Geography* 13: 4 (1937): 325-33.
- Miranda Arrieta, Eduardo. *Economía y comunicaciones en el estado de Guerrero, 1870-1910*. Morelia, Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1992.
- Mitchell, J.B. *Historical Geography*. London, The English Universities Press Ltd, 1963.
- Moehring, Eugene P. *Urbanism and Empire in the Far West, 1840-1890*. Reno, Las Vegas, University of Nevada Press, 2004.
- Moorhead, Max L. "Hernan Cortes and the Tehuantepec Passage." *The Hispanic American Historical Review* 29:3 (1949): 370-79.
- Moreno Toscano, Alejandra. "El paisaje rural y las ciudades: dos perspectivas de la Geografía Histórica " *Historia Mexicana* 22(2) (1971): 242-68.
- , Alejandra, "Cambios en los patrones de urbanización en México, 1810-1910." *Historia Mexicana* 22:2 (1972), p.178.
- Morgan, Dale L., y James R. Scobie (eds.), *Three Years in California. William Perkins' Journal on Life at Sonora, 1849-1852*. Berkeley and Los Angeles, University of California Press, 1964.
- Moyano de Guevara, Angela, "Colonización de Ensenada, 1886," En Miguel Mathes (comp.), *Baja California. Textos de su historia*, 104-15. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Secretaría de Educación Pública Programa Cultural de las Fronteras, Gobierno del Estado de Baja California, 1988.
- Muñoz, Laura. *Geopolítica, seguridad nacional y política exterior. México y el Caribe en el siglo XIX*. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2001.
- NAMP, *Despatches from United States consuls in Acapulco, 1823-1906*, Washington, The National Archives, 1949, Mf. 143.
- NAMP, *Despatches from United States Consuls in Mazatlán, 1826-1906*, Washington, The National Archives, 1949, Mf. 159.
- NAMP, *Despatches from United States Consuls in San Blas, 1837-1892*, The National Archives, Washington, 1963, Mf. 301
- NAMP, *Despatches from United States Consuls in Manzanillo, 1855-1906*, The National Archives, Washington, 1964, Mf. 295.
- Niblo, Stephen R., and Diane M. Niblo. "Acapulco in Dreams and Reality." *Mexican Studies/Estudios Mexicanos* 24:1 (2008): 31-51.
- Nick, Old. "Un paseo a México, 1859 y 1860." *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística* I (1869): 766-87.
- Nonnenmacher, Tomas. "Law, Emerging Technology, and Market Structure: The Development of the Telegraph Industry, 1838-1868," *The Journal of Economic History* 57: 2 (1997).
- Nueva guía del viajero en México para 1883*. México, Imprenta y Litografía de Ireneo Paz, 1882.
- Ocasio Meléndez, Marcial E., *Capitalism and Development. Tampico, México, 1876-1924*, New York, Peter Lang, 1998.

- Ogden, Adele. *The California Sea Otter Trade, 1784-1848*. Berkeley and Los Angeles, University of California Press, 1941.
- Olveda, Jaime, y Juan Carlos Reyes Garza, eds. *Los puertos noroccidentales de México*. Guadalajara, El Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, 1994.
- Oribe Stemmer, Juan E. "Freight Rates in the Trade between Europe and South America, 1840-1914," *Journal of Latin American Studies* 21:1 (1989)., p.55-56
- Ortega Noriega, Sergio. *Un ensayo de historia regional. El noroeste de México, 1530-1880*. México, Universidad Autónoma de México, 1993.
- Ortega Noriega, Sergio. *El Edén Subvertido. La Colonización De Topolobampo, 1886-1896*. México: Secretaría de Educación Pública, Instituto Nacional de Arqueología e Historia, 1978.
- Ortega Noriega, Sergio, y Edgardo López Mañón. *Sinaloa. Una historia compartida*. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1987.
- Ortíz Hernán, Sergio. *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, vol. I: La luz de la locomotora. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.
- . *Caminos y transportes en México. una aproximación socioeconómica: fines de la colonia y principios de la vida independiente*. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Fondo de Cultura Económica, 1994.
- Ortoll, Servando. *Por tierras de cocos y palmeras: apuntes de viajeros a Colima, siglos XVIII a XX*. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1987.
- . *Noticias de un puerto viejo. Manzanillo y sus visitantes, siglos XIX y XX*. Colima, Universidad de Colima, 1996.
- Ottley, Allan R., ed. *The Sutter Family and the Origins of Gold-Rush Sacramento. John A. Sutter Jr.* Norman, University of Oklahoma Press, 2002 [1943].
- Padilla y Sotelo, Lilia Susana. "La población en la región costera de México en la segunda mitad del siglo XX." *Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía, UNAM* 41 (2000): 81-95.
- Parker, Franklin D. "The Extranjero in Nicaragua During the Vanderbilt-Walker Years." *Revista Interamericana de Bibliografía* 25:4 (Octubre-Diciembre) (1975): 387-407.
- Patiño Jaramillo, Carlos. *Por México y California. Recuerdos de viaje*. Bogotá, Librería Nueva, 1899.
- Pavía Guzmán, Edgar. "Era de los Borbón (1700-1821)." en *Historia general de Guerrero. Dominio Español, Vol.II*. México, D.F., Instituto Nacional de Antropología e Historia-Gobierno del Estado de Guerrero, JGH Editores, 1998.
- Pavía Miller, Maria Teresa. *Anhelos y realidades del sur en el siglo XIX. Creación y vicisitudes del estado de Guerrero, 1811-1867*. México, Instituto de Estudios Parlamentarios Eduardo Neri, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Editora Laguna, 2001.
- Payno, Manuel. *Bandidos de Río Frío*. México, Porrúa (Sepancuantos, 3), 1997.
- Peñafiel, Antonio, *División territorial de la República Mexicana*, México, Imprenta y Fototipia de la Secretaría de Fomento, 1907, 4 vols.
- Pérez Hernández, José María. *Lijeros Apuntes Geográficos Sobre El Estado De Sinaloa*. México: Valle Hermanos, Impresores, 1873.
- . *Compendio de Geografía del estado de Sonora*. México, Tip. del Comercio, 1872.
- Pierson, Doti y Larry Schweikart. *California Bankers, 1848-1993*. Needham Heights, MA: Ginn Press, 1994.

- Pietschmann, Horst. *Atlantic History: History of the Atlantic System, 1580-1830*. Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2002.
- Pinzón Ríos, Guadalupe y Flor Trejo Rivera, "Organización del territorio novohispano hacia 1789", en Atlántida Coll (Coord.), *Nuevo Atlas Nacional de México*, UNAM-Instituto de Geografía, México, 2007, H III 13 A, escala 1:7 625 000.
- Pinzón Ríos, Guadalupe, "Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas (1713-1789)", tesis de doctorado, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, 2008.
- Piñera Ramírez, David. *Los orígenes de Ensenada y la política nacional de colonización*: Universidad Autónoma de Baja California, Gobierno del Estado de Baja California, Grupo Cultural Septentrión, 1991.
- Preciado Llamas, Juan. *En la periferia del régimen. Baja California Sur durante la administración porfiriana*. La Paz, Baja California Sur, Universidad Autónoma de Baja California Sur, Gobierno del Estado de Baja California Sur, Instituto Sudcaliforniano de Cultura, Secretaría de Educación Pública, 2005.
- Pred, Allan R. *Urban Growth and the Circulation of Information: The United States Systemes of Cities, 1790-1840*. Cambridge: Harvard University Press, 1973.
- Price, Jacob M. "Economic Function and the Growth of American Port Towns in the Eighteenth Century." *Perspectives in American History* VIII (1974), 123-86.
- . "Competition between Ports in British Long Distance Trade, C.1660-1800." En *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX): Actas del Coloquio Internacional El Sistema Portuario Español, Madrid, 19-21 Octubre, 1995*, Agustín Guimerá y Dolores Romero (eds.), 19-36: Ministerio de Fomento, 1996.
- Price J. y C.S. Haley (Comp.), *The Buyers' Manual and Business Guide; being a description of the leading business houses, manufactories, inventions, etc of the Pacific Coast, together with copious and readable selections, chiefly from California writers*. San Francisco, Francis & Valentine, Steam Book and Job Printing Establishment, 1872.
- Pritchard, Miguel G. "Consulado de la República Mexicana en San Francisco." En *Estadística de la República Mexicana. Estado que guardan la agricultura, industria, minería y comercio*, en Emiliano Busto, pp. 444-72. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1878.
- Purcell, Fernando. "'Too Many Foreigners for My Taste'. Mexicans, Chileans and Irish in California, 1848-1880." Tesis de doctorado, University of California, Davis, 2004.
- Ramírez, Ignacio. *Obras de Ignacio Ramírez: economía política*. México, Facultad de Economía-UNAM. Clásicos de la economía mexicana: 1989.
- Ralph Henry Gabriel (ed.), *A Frontier Lady: Recollections of the Gold Rush and Early California by Sarah Royce*. Lincoln: University of Nebraska Press, 1977
- Rawls, James J., y Richard J. Orsi, eds. *A Golden State. Mining and Economic Development in Gold Rush California*. Berkeley, University of California Press, 1999.
- Rees, Peter. *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*. México, Secretaría de Educación Pública (SepSetentas, 304), 1976).
- Ramírez, Ignacio, *Obras de Ignacio Ramírez: economía política*. México: Facultad de Economía-UNAM. Clásicos de la economía mexicana: 1989.
- Riguzzi, Paolo. "Los caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900," en Sandra Kutz Ficker y Paolo Riguzzi,

- Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950), del Surgimiento tardío al decaimiento precoz.* México, El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, UAM, Xochimilco, 1996.
- . "Mercados, regiones y capitales en los ferrocarriles de propiedad mexicana, 1870-1908," en Sandra Kutz Ficker y Priscilla Connolly (coord.), *Ferrocarriles y obras públicas.* México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Universidad Autónoma de México, 1999.
- Rivas Hernández, Ignacio. *El Desarrollo Minero En San Antonio Y El Triunfo, Baja California (1856-1925).* México: Colegio de Bachilleres del Estado de Baja California Sur, 2000.
- Rivera Cambas, Manuel. *México pintoresco, artístico y monumental.* 3 vols.. México, Editora Nacional, 1967 [1880].
- Ribera Carbó, Eulalia (coord.) *Trazos, usos y arquitectura. La estructura de las ciudades mexicanas en el siglo XIX.* México, UNAM-Instituto de Geografía, 2004.
- Robertson, J.M. *Resources of the North-West Coast of Mexico.* San Francisco, Payot, Upham & Co., 1882.
- Román Alarcón, R. Arturo, "El comercio en Mazatlán durante el Porfiriato (1877-1910)." En Arturo Carrillo Rojas and Guillermo Ibarra Escobar (Eds.), *Historia de Mazatlán.* Culiacán, Sinaloa, Universidad Autónoma de Sinaloa, H. Ayuntamiento de Mazatlán, 1998. pp. 151-82.
- Romano, Ruggiero. *Mecanismos y elementos del sistema económico colonial americano, siglos XVI-XVIII.* México, Fondo de Cultura Económica, Fideicomiso Historia de las Américas, 2004.
- Romero Gil, Juan Manuel. *La minería en el noroeste de México: utopía y realidad, 1850-1910.* México, Universidad de Sonora, Plaza y Valdés, 2001.
- . *El Boleo, Santa Rosalía, Baja California Sur: un pueblo que se negó a morir, 1885-1954.* Hermosillo: Editorial Unísono, 1991.
- . "Los chinos en el Pacífico: los orígenes, 1870-1900." *Historia y Región. Memoria del X Congreso de Historia Regional de Sinaloa* (1996): 349-63.
- Romero, Saúl Jerónimo. "Modernidad y construcción del ferrocarril en Sonora," en Marco Antonio Landavazo (coord.), *Territorio, frontera y región en la historia de América. Siglos XVI al XX.* México, Porrúa, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo-III, 2003.
- Roske, Ralph J. "The World Impact of the California Gold Rush." *Arizona and the West* 5: 3 (1963): 187-232.
- Russell, Robert R. *Improvement of Communication with the Pacific Coast as an Issue in American Politics, 1783-1864.* Cedar Rapids, Iowa: The Torch Press, 1948.
- Sales Colín, Ostwald. *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648.* México, Plaza y Valdés Editores, 2000.
- Schaeffer, L.M. *Sketches of Trails in South America, Mexico and California.* New York, James Egbert, Printer, 1860.
- Scheips, Paul J. "United States Commercial Pressures for a Nicaragua Canal in the 1890's." *The Americas* 2-:4 (1964): 333-58.
- Schimmer, Karl H., y John M. Heath. *Mexican Maritime Mail. A Postal History from Colonial Times to the 20th Century.* Limassol: James Bendon, 1997.

- Schweikart, Larry, y Lynne Pierson Doti, "From Hard Money to Branch Banking. California Banking in the Gold-Rush Economy." En *A Golden State. Mining and Economic Development in Gold Rush California*, edited by James J. Rawls y Richard J. Orsi, 209-32. Berkeley: University of California Press, 1999, p.209.
- Schoonover, Thomas. "Mexican Cotton and the American Civil War." *The Americas* 30: 4 (Abr. 1974): 429-47.
- Sepúlveda, Sergio. *El trigo chileno en el mercado mundial. Ensayo de Geografía Histórica*. Santiago de Chile, Editorial Universitaria, S.A., 1959.
- Servo, Luis M. "Apuntes estadísticos del puerto de Mazatlán en el año de 1854." *Boletín de la Sociedad de Geografía y Estadística de la República Mexicana* VII (1859): 323-37.
- "Short Cuts across the Globe." *Harper's New Monthly Magazine* I (1850): 79-81.
- Schurz, William Lytle. *The Manila Galleon*. New York, E. P. Dutton & Co., INC., 1959.
- Seymour, *The Isthmian Routes. A Brief Description of Each Projected Route, and of Those Now Existing, Showing the Capacity of the Harbors, the Comparative Advantages of Each, and the Distance by Each from New York to San Francisco, from the Best Sources of Information, and from Personal Observation and Survey over Each, in the Years from 1856 to 1861*. New York: Hall, Clayton & Medole printers, 1863.
- Siliceo, Manuel. *Memoria de la Secretaría de Fomento y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio*. México, Imprenta de Vicente García Torres, 1857.
- Solares Robles, Laura. *Bandidos somos y en el camino andamos. bandidaje, caminos y administración de justicia en el siglo XIX, 1821-1855. El caso de Michoacán*. México, Instituto Michoacano de Cultura, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1999, p.53.
- Soulé, Frank. *The Annals of San Francisco; Containing a Summary of the History of California*. New York, Appleton, 1855.
- Southworth, J.R. *Baja California Ilustrada*. La Paz, México: Gobierno del Estado de Baja California Sur, 1989.
- . Southworth, J.R. *Sinaloa Ilustrado. El estado de Sinaloa. Sus industrias comerciales, mineras y manufactureras*. Culiacán, Gobierno del estado de Sinaloa, 1980.
- Suárez de Vivero, Juan Luis, "El espacio marítimo en la Geografía humana", *Geocrítica*, 20 (Marzo de 1979): <<http://www.ub.es/geocrit/geo20.htm>>. [Consulta: 12 de septiembre de 2006].
- Spalding, William A. "The History of Citrus Fruits." *Californian Illustrated Magazine* 1, 1 (Oct 1891), 78-83.
- St. Clair, David J. "New Almaden and California Quicksilver in the Pacific Rim Economy." *California History* LXXIII:4 (1994/95): 279-95., p.290.
- State, Territorial and Ocean Guide Book of the Pacific*. San Francisco, Sterling M. Holdredge, 1865.
- Steel, Edward M., Jr. *T. Butler King of Georgia*. Atlanta: University of Georgia Press, 1964.
- Suárez Argüello, Ana Rosa. "Nueva Orleans frente a Tehuantepec: los proyectos de comunicación interoceánica entre 1848 Y 1854." en *El Golfo-Caribe y sus puertos*, Johanna von Grafenstein Gareis (coord.), 277-323. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2006.
- Taylor, Bayard. *Eldorado. Adventures in the Path of Empire*. Santa Barbara, California: The Narrative Press, 2003 [1850].

- Taylor, H.C. "The Nicaragua Canal." *Journal of the American Geographical Society of New York* 18 (1886): 95-125.
- Tenorio Trillo, Mauricio, *Artifugio de la nación moderna. México en las exposiciones universales, 1880-1930*. México: Fondo de Cultura Económica, 1998.
- "The Metropolis of the Pacific." *Methodist Quarterly Review* (1869): p.63-71.
- The National Advantages of Government Aid to American Commerce*, New York, Douglas Taylor, Law Book & Job Printer, 1877.
- The Port of Los Angeles. Its History, Development, Tributary Territory, Present and Prospective Commerce, and Relation to the Panama Canal; Annual Report of the Board of Harbor Commissioners, Port Statistics; and Laws, Ordinances and Rules Governing the Harbor*. Los Angeles, California: Board of Harbor Commissioners of the city of Los Angeles, California, 1913.
- "The Routes to California from the North American." *National Era* III (Feb. 1849): 24-25.
- Thompson, G.A. *Hand Book to the Pacific and California, Describing Eight Different Routes, by Sea, Central America, Mexico and the Territorios of the United States with Reference to the Ports Frequented by the Steamers of the Royal Mail Steam Packet Company*. London, Simpkin and Marshall, 1849.
- Thurman, Michael E. "The Establishment of the Department of San Frasco and Its Initial Naval Fleet: 1767-1770." *The Hispanic American Historical Review* 43:1 (1963): 65-77.
- "To California through Texas and Mexico. The Diary of Thomas B. Eastland and Joseph G. Eastland, His Son." *California Historical Society Quarterly* 13:3 (Sep. 1939): 229-51.
- Tovar González, María Elena, *Los finqueros extranjeros en el Soconusco durante el Porfiriato*. México, Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de Chiapas, 2006.
- Traas, Adrian G. *From the Golden Gate to Mexico City. The U.S. Army Topographical Engineers in the Mexican War, 1846-1848*. Washington, D.C., Office of History, Corps of Engineers and Center of Military History, U.S. Army, 1993.
- Trennert, Robert A. Jr. "The Southern Pacific Railroad of Mexico." *Pacific Historical Review* 35 (1966): 265-84.
- Trejo, Dení. "Conformación de un mercado regional en el Golfo de California en el siglo XIX." *Secuencia* 42 (sep.-dic.) (1998): 117-45.
- . "El comercio marítimo en las costas bajacalifornianas, 1795-1821." *Memoria del VII Simposio de Historia y Antropología Regionales, La Paz, B.C.S.* (1998): 33-40.
- . *Espacio y economía en la península de California, 1785-1860*. La Paz, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1999.
- . "Del Caribe al Mar del Sur. Comercio marítimo por el Pacífico mexicano durante Las guerras de Independencia." En Moisés Guzmán Pérez (Ed.), *Entre la tradición y la modernidad. Estudios sobre la Independencia*, 353-80. Morelia, Michoacán, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2006.
- Trujillo Bolio, Mario. *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*. México, Cámara de Diputados LIX Legislatura, Centro de Estudios Superiores en Antropología Social, Miguel Ángel Porrúa, 2005.
- United States Department of Commerce. *Mexican West Coast and Lower California: A Commercial and Industrial Survey*. Washington, Government Printing Office, 1923.

- United States Hydrographic Office, *The West Coast of Mexico and Central America*. Washington: Government Printing Office, 1887.
- United States Hydrographic Office. *West Coast of Mexico and Central America, from the United States to Panama, Including the Gulf of California and Panama*. Washington, Government Printing Office, 1893.
- Urías Hermosillo, Margarita. "Manuel Escandón: de las diligencias al ferrocarril, 1833-1862," en Ciro Cardoso (coord.), *Formación y desarrollo de la burguesía en México, siglo XIX*. México, Siglo XXI, 1978.
- Valdés Lakowsky, Vera. "México y China: del galeón de Manila al primer tratado de 1899." *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México* 9 (1983): 9-19.
- . *De las minas al mar. Historia de la plata pexicana en Asia, 1565-1834*. México, Fondo de Cultura Económica, 1987.
- Vance, James E. Jr. *Geography and Evolution in the San Francisco Bay Area*. Berkeley, California, University of California, 1964.
- . *Capturing the Horizon. The Historical Geography of Transportation since the Transportation Revolution of the Sixteenth Century*. New York, Harper & Row, Publishers, 1986.
- Velasco, Alfonso Luis. *Geografía y estadística de la República Mexicana*. Vol. II. Geografía y estadística del estado de Sinaloa. México, Oficina Tip. de la Secretaría de Fomento, 1889.
- Velasco, Alfonso Luis, "Los recursos materiales", en Illades (ed.), *Guerrero. Textos de su historia*, 2 vols. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1989.
- Velasco, José Francisco. *Noticias estadísticas del estado de Sonora (1850)*. Hermosillo, Gobierno del Estado de Sonora, 1985.
- Vélez, Víctor Alejandro Miguel, "Los ferrocarriles de Sinaloa durante el Porfiriato" En Gilberto López Análís (Comp.), *El Porfiriato En Sinaloa*, Culiacán, Dirección de Investigación y Fomento de Cultura Regional del Gobierno del Estado de Sinaloa, 1991.
- Véliz, Claudio. *Historia de la marina mercante de Chile*. Santiago de Chile, Universidad de Chile, 1961.
- Victor, F.F. Mrs. "A Short Stay in Acapulco." *Overland Monthly and Out West Magazine* vol. 6, no.3 (1871): 214-22.
- Vidargas del Moral, Juan Domingo. "Navegación y comercio en el Golfo de California, 1740-1824." Universidad Nacional Autónoma de México, 1982.
- von Mentz, Brigida, Verena Radkau, Beatriz Scharrer, y Guillermo Turner. *Los pioneros del imperialismo alemán en México*. México, Ediciones de la Casa Chata, CIESAS, 1982.
- Voss, Stuart F. *On the Periphery of Nineteenth-Century Mexico. Sonora and Sinaloa, 1810-1877*. Tucson, Arizona, The University of Arizona Press, 1982.
- Yuste López, Carmen. *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Departamento de Investigaciones Científicas, 1984.
- Ward, Henry. *México en 1827*. México, Fondo de Cultura Económica, 1981.
- Ware, Joseph E. *The Emigrants' Guide to California*. Princeton, Princeton University Press, 1932 [1849].
- Warren, Robinson T. *Dust and Foam, or Three Oceans and Two Continents*. New York: Charles Scribner, 1859.

- Weidner, Frederick, *Report on the gold mine "Union"*. San Francisco, Dakin Electric PenPrint, 1881.
- . *Cerro de Mercado de Durango*. 2a. ed. México: Imprenta de Francisco Díaz de León, 1878.
- Weigend, Guido D. "Some Elements in the Study of Port Geography." *Geographical Review* 48 (2) (1958): 185-200.
- Wells, Fargo & Company, Guía para el departamento de compras y comisiones de Wells, Fargo y ca. en donde y como comprar artículos de manufactura americana. Informes importantes para los comerciantes mexicanos respecto a la manera de fabricar y a los usos y precios de los artículos manufacturados en los Estados Unidos. Lista oficial de agentes, corresponsales y oficinas, tarifas, etc., etc., de Wells, Fargo y ca. New York, J.W. Pratt & son, 1886.
- Wilknis, Mira. "The Role of Private Business in the International Diffusion of Tehnology." *The Journal of Economic History* 34:1 (1974): 166-88.
- Wise, Henry. *Los Gringos: Or an inside View of Mexico and California, with Wanderings in Peru, Chili and Polynesia*. New York, Baker and Scribner, 1850.
- Wright, Benjamin C. *San Francisco's Ocean Trade. Past and Future. A Story of the Deep Water Service of San Francisco, 1848 to 1911. Effect the Panama Canal Will Have Upon It*. San Francisco, A. Carlisle & Co., 1911.
- Wright, Doris Marion. "The Making of Cosmopolitan California. An Analysis of Immigration, 1848-1870." *California Historical Society Quarterly* 19:4 (1940): 323-43.

ÍNDICE DE MAPAS

1.1	Evolución de la red de caminos, 1858-1907	33
1.2	Evolución de la red telegráfica, 1872-1907	43
1.3	Evolución de la red de ferrocarriles, 1874-1907	51
1.4	Evolución de las rutas marítimas, 1863-1907	57
1.5	Comunicaciones marítimas y terrestres en 1858	72
1.6	Comunicaciones marítimas y terrestres en 1874	75
1.7	Comunicaciones marítimas y terrestres en 1887	78
1.8	Comunicaciones marítimas y terrestres en 1907	81
1.9	Comunicaciones marítimas y terrestres en 1929	83
2.1	Rutas a California en 1849	88
2.2	Rutas a California a través del territorio mexicano, 1849	94
3.1	Principales vías interoceánicas en el continente americano	129
3.2	Rutas de correos internacionales en 1876	138
5.1	Hinterland del puerto de San Francisco	199
5.2	Red de transportes en la costa del Pacífico y sus conexiones con el Atlántico	202
6.1	Hinterland del puerto de Mazatlán	237
6.2	Circuitos mercantiles del puerto de Mazatlán	241
7.1	Hinterland del puerto de Acapulco	330

ÍNDICE DE CUADROS

1.1	Fases de producción y cambio tecnológico en México	24
1.2	Principales empresas ferroviarias	49
1.3	Subvenciones a compañías navieras en el Golfo de México	59
1.4	Subvenciones a compañías navieras en el Pacífico	60
3.1	Distancias, tiempos y recorridos por las rutas interoceánicas	116
3.2	Ahorro de distancias de Nueva York a puertos del Pacífico a través del istmo de Panamá	124
4.1	Clasificación de puertos en el Pacífico mexicano	168
5.1	Población en el puerto de San Francisco, 1847-1930	189
5.2	Entrada de barcos a San Francisco procedentes de puertos mexicanos, 26 de marzo al 30 de diciembre de 1849	207
5.3	Productos mexicanos introducidos a San Francisco en 1877	214
5.4	Exportaciones de San Francisco a los puertos del Pacífico mexicano en 1877	215
5.5	Embarcaciones involucradas en el comercio entre San Francisco y puertos mexicanos, 1859-1863	219
5.6	Entradas y salidas de barcos en San Francisco, procedentes de puertos mexicanos	220
6.1	Cónsules extranjeros en el puerto de Mazatlán	249
6.2	Cónsules estadounidenses en el puerto de Mazatlán, 1838-1906	250
6.3	Establecimientos comerciales en Mazatlán, 1840-1903	271
6.4	Mercancías nacionales y extranjeras en el estado de Sinaloa, 1886	272
6.5	Negocios industriales en Mazatlán, 1861-1903	277
7.1	Propiedades de <i>la Pacific Mail Steamship Company</i> en el puerto de Acapulco	290
7.2	Agentes de <i>la Pacific Mail Steamship Company</i> en Acapulco	291
7.3	Embarcaciones de guerra en el puerto de Acapulco, 1855-1913	295
7.4	Extranjeros en Acapulco y Zihutanejo en 1881	301
7.5	Exportaciones e importaciones por Acapulco en 1870	306
7.6	Producción anual, precio y exportación de frutas en el puerto de Acapulco en 1886	310

7.7	Producción de algodón y su comercialización por el puerto de Acapulco	315
9.1	Productos del comercio de cabotaje	427
9.2	Costo de fletes de San Francisco a puertos mexicanos, 1865	431
9.3	Tarifa de San Francisco a puertos mexicanos y de Centroamérica, en oro estadounidense, 1911	432
9.4	Tarifa de fletes de Ancón, América Central y puertos Mexicanos a San Francisco	433
9.5	Tarifas parciales del costo de fletes, 1911	435
9.6	Tonelaje total en los puertos primarios, estratégicos y secundarios, 1887-1926	436
9.7	Precios de pasaje de San Francisco a puertos en México y América Central 1873-1921	439

ÍNDICE DE FIGURAS

4.1	Sistema portuario del Pacífico y sus redes comerciales, 1848-1927	163
5.1	Redes de comercio marítimas y terrestres del puerto de San Francisco	201
6.1	Plano urbano del puerto de Mazatlán, 1861	229
6.2	Plano urbano del puerto de Mazatlán, 1907	233
6.3	Redes de comercio marítimas y terrestres del puerto de Mazatlán	238
6.4	Aduana marítima y ciudad de Mazatlán en 1920	278
7.1	Plano urbano del puerto de Acapulco, 1889	326
7.2	Redes de comercio marítimas y terrestres del puerto de Acapulco	335
9.1	Puerto de Salina Cruz en 1912	445
9.2	El puerto de Manzanillo en 1915	450

ÍNDICE DE GRÁFICAS

8.1-8.4	Comercio exterior, navegación y población del puerto primario	346-351
8.5-8.11	Comercio exterior, navegación y población de los puertos estratégicos	352-358
8.12-8.31	Comercio exterior, navegación y población de los puertos secundarios	360-380
8.32-8.52	Comercio exterior y navegación de los puertos de escala	382-408
8.53	Tráfico marítimo en el puerto de Mazatlán, 1884-1926	414
8.54	Tráfico marítimo en el puerto de Acapulco, 1884-1926	417
8.55	Tráfico marítimo en el puerto de Salina Cruz, 1884-1926	421

GLOSARIO

Aguada (hacer aguada).- Llenar en tierra los barriles en que se conduce el agua dulce a bordo, y depositarla en la pipería de la bodega.

Arqueo.- Acción y efecto de arquear [medir la capacidad de las embarcaciones].- La capacidad misma de un buque.

Balandra.- un solo palo, mayor, y una sola cubierta.

Barca.- Velero de tres palos.

Barcaza.- Embarcación de río o puerto, que se usa para la carga o descarga de embarcaciones mayores.- Llámase también alijador.

Bergantín.- Buque de dos palos (trinquete y mayor) compuesto cada uno de palo macho y “masteleros”, con velas cuadradas en ambos.

Bote.- Pequeña embarcación abierta, para transportar las tripulaciones de los buques o para tráfico en los puertos.

Botar.- Echar un buque al agua, haciéndolo resbalar por la grada.

Cliper.- Nombre en inglés admitido internacionalmente para designar una embarcación de vela, ligera, fina y de mucho aguante, resistencia y eslora en proporción a la manga.

Dársena.- Parte más resguardada de un puerto. Recinto artificial que se construye en la parte interior y más resguardada de los puertos para abrigo de las embarcaciones.

Eslora.- La longitud de un barco diciéndose: Eslora total a la medida del coronamiento de popa hasta la parte alta de la roda. Eslora en perpendiculares, la que se cuenta desde las normales bajadas a la quilla en el punto en donde arranca la roda y donde comienza el codaste. Eslora de Flotación desde el centro de la roda al codaste a la altura del plano de la línea de flotación.

Fragata.- Embarcación de tres palos, trinquete, mayor y mesabam velas trapezoides y dos cubiertas.

Goleta.- Embarcación fina, ligera, larga, de bordas bajas, con dos o más palos, con velas cangrejas, aunque algunas llevan en el trinquete y mayor vergas para juanetes y gavias, denominándose, por lo tanto, “goleta de gavias”.

Lastre (ballast).- Arena, piedras, lingotes que se estiban en el fondo de los buques que carecen de tanques de lastre, para que naveguen convenientemente cuando no traen carga en sus bodegas.

Manga.- La mayor abertura de un buque. Esta dimensión se cuenta en la cuaderna maestra en el punto que ésta es cruzada por la línea del firme, es decir, en el punto de su máxima anchura.

Paquebote.- Parecido a la fragata, pero con dos palos y una sola cubierta.

Pipería.- Conjunto de “pipas” en que se llevaba el aguada u otros géneros.

Práctico.- El piloto u hombre de mar que conduce las embarcaciones por lugares que le son conocidos, por cuya razón es contratado a bordo.

Practicaje.- Ejercicio de la profesión de piloto práctico de puerto o paraje determinado. 2. Derecho que cobran los prácticos por la prestación de sus servicios.

Práctico.- El que dirige las maniobras de un buque para entrar en un puerto, según sea donde ejerza su profesión.

Rancho.- Comida hecha para muchos en común.

Tonelada.- Unidad de peso o de capacidad que se usa para calcular el desplazamiento de los buques. Tonelada de peso.- 3.- Tonelada de arqueo. Es la equivalente al volumen de cien pies cúbicos. Esta medida es adoptada internacionalmente cuando se trata de calcular el arqueo de un buque.- 4.- La provisión o conjunto de toneles que se hace en los buques.

Tonelaje.- Número de toneladas que tiene un buque.- 2.- Suma de toneladas que tiene una flota.- 3.- *Tonelaje bruto*. Es la capacidad interior de un buque destinado y utilizable para el transporte de pasajeros y mercancías.- 4.- *Tonelaje neto o de registro*. Es el que resulta después de ver restado al tonelaje bruto, los espacios destinados al cuarto de máquinas, depósitos de combustibles, alojamientos de la tripulación, tanques de agua y depósitos de víveres (El tonelaje neto se utiliza para el cobro de muelles).- 5.- Tonelaje de arqueo. Se divide en tonelaje bruto (arqueo total y tonelaje neto. Tanto el tonelaje neto como el tonelaje bruto, son expresiones que indican unidades de volumen y no unidades de peso.