

FUENTES HISTÓRICAS PARA EL ESTUDIO
DE LOS PUERTOS EN EL GOLFO DE MÉXICO, SIGLO XIX*

José Ranzón**

La disciplina y el quehacer de la historia es un amplio mosaico de posibilidades de reflexión y análisis, pero también de retos, necesidades y obstáculos. El ejercicio del historiador es buscar fuentes y huellas del pasado que le permitan argumentar reflexiones de posibles explicaciones de los determinados procesos del devenir social. En ese sentido la disciplina, por lo menos, se desarrolla en dos ámbitos o espacios de trabajo: la consulta de acervos ordenados y clasificados de acuerdo con los principios archivísticos, y el trabajo de rescatar, ordenar y conservar documentos.

El *co Fuentes históricas para el estudio de los puertos en golfo de México, siglo XIX* se inscribe en ambos espacios del trabajo del historiador,

pues constituye un esfuerzo por detectar en dónde están los documentos que ayudarán a reflexionar sobre el estado y función de los puertos, ver esos documentos y dar un orden a los mismos, toda vez que los editores se dieron a la tarea de procesar en un catálogo los documentos de una manera accesible y dinámica para que otros historiadores podamos obtener su información.

Este disco compacto es un catálogo de una selección de documentos (correspondencia, relaciones de viaje, reportes de aduana y recortes de periódicos, entre otros) relacionados con los movimientos marítimos en los puertos de el golfo de México. La selección se hizo en diferentes acervos, entre los que destacan el del Archivo General de la Nación (México) y periódicos mexicanos, españoles y cubanos.

* Texto leído en la presentación el 26 de febrero de 2004. Trujillo Bolio, Mario, Clara Rivera A. y Carlos Ruiz Abreu (editores), *Catálogo de fuentes históricas para el estudio de los puertos en el Golfo de México, siglo XIX*, CIESAS-CONACYT, México, 2003.

El catálogo cuenta con estudios introductorios que hacen referencia al tipo de documentación que los autores han logrado sistematizar en las fichas que reproducen. Es de subrayar el reconocimiento que los autores hacen a otros trabajos que han presentado avances sobre el comercio, los circuitos mercantiles, las rutas de navegación y la función de los puertos dentro de estos aspectos. A partir de esas lecturas, había quedado clara la necesidad de explorar nuevas fuentes y series documentales que ayudaran en el planteamiento de vías de investigación. De allí que los editores se dieron a la tarea de realizar esta base de datos que arroja nuevas vías de trabajo para quienes nos dedicamos a la reflexión de espacios de navegación y de los puertos como sujetos de trabajo.

Las fuentes consultadas y sistematizadas derivan en nuevas rutas de investigación y arribaron a puerto seguro diferentes trabajos que con seguridad se podrán plantear, unos, y concluir, otros. Lo que voy a enunciar a continuación son diferentes rutas que a partir de la consulta del *cd* he podido

plantearme como posibilidades de nuevos trabajos o como conclusión de investigaciones en curso. De primera intención quisiera agrupar estas líneas (rutas) en ocho ámbitos estrechamente vinculados: comerciantes, plazas mercantiles, espacios económicos, productos y zonas de origen, montos de producción, circuitos mercantiles, flujos de capital y regiones económicas.

1) Comerciantes

A partir de las fichas se encuentra información sobre los círculos mercantiles que se establecieron en los puertos del litoral del golfo de México, y que entre sí formaron complejas redes de grupos de poder que hicieron de la región un gran escenario de relaciones, vínculos, intereses, negocios y la mejor muestra de la nueva dinámica de capitales en el siglo XIX. Por ejemplo: para el puerto de Veracruz se puede atender el origen y desarrollo de compañías vinculadas a la actividad marítima como C.A. Martínez, Zaldo, Callejas, Román, Cadena, García y Ritter. De esta última se observa que su origen es compartido entre dos puertos distantes: Hamburgo

y Veracruz; que fue producto de una asociación familiar, los hermanos Carlos y Jorge Ritter, dedicados a ser concesionarios de capitales extranjeros, quienes buscaron insumos y los invirtieron en compras de propiedades, además de ser orquestadores de contratos de navegación.

2) Plazas mercantiles

Otro aspecto que se desprende de este texto es la naturaleza de las plazas mercantiles. A partir de lo expuesto en estos documentos, el investigador podría establecer cuáles eran las plazas y mercados que se fueron estableciendo en esta gran región, así como su naturaleza. Aquí valdría la pena decir que no se entiende por plazas solamente a los puertos, sino a su área de influencia, tanto tierra adentro como mar afuera. Desde la clasificación de la información recabada, se perciben las geografías portuarias pero también sus ámbitos de influencia y el tipo de relaciones entre ellos. Un ejemplo es cuando se menciona en algunas plazas informes de otros puertos. De esta forma, en Veracruz se tenían noticias

de los movimientos en La Habana, qué líneas de navegación arribaban allá, qué productos se comercializaban, etc. Siguiendo con el ejemplo de la Compañía Ritter, ésta mantenía comunicación con la plaza habanera por medio de sus contactos, como las empresas de los Calvo, los Zaldo y los Todd Hidalgo, quienes fungieron como representantes de sociedades de navegación como la Trasatlántica Española, de Antonio López, y la neoyorquina Alexander.

3) Espacios económicos

En cuanto a los espacios regionales, es necesario advertir que la documentación conduce a la construcción de una serie de hipótesis de trabajo que resultan novedosas. Las historiografía tradicional de los espacios económicos se ha centrado en general en la función de las plazas porteñas y su ámbito de influencia tierra adentro o sus vínculos con el comercio exterior, pero pocas veces se han presentado reflexiones y análisis de macrorregiones que establezcan dinámicas extensas, interconectadas y de competencias como de

las que pueden surgir de aquí. Por ejemplo, a partir de lo dicho, se observa un comportamiento de un proceso amplio que habla de la función de los puertos dentro de los grandes circuitos mercantiles, en este caso el conformado por La Habana, Progreso, Campeche, Veracruz, Tampico y Nueva Orleans (por mencionar sólo a los puertos mayores), círculo de comercio y navegación que mantenía vínculos con plazas europeas como Hamburgo, Liverpool y Cádiz; norteamericanas como Baltimore, Nueva York y Boston, y con el circuito del Caribe compuesto por Puerto Cabello, la Guaira, San Thomas y San Juan de Puerto Rico.

4) Productos y zonas de origen

Los documentos de movimiento marítimo ofrecen una relación de los cargamentos de barcos, sus consignatarios y eventualmente de sus propietarios, con lo que se pueden establecer las trayectorias de los productos y avanzar en ese sentido. La historiografía regional ha revelado las dinámicas de varias zonas productivas e incluso su comercialización en las plazas porteñas, pero

con esta información el investigador podrá seguir la trayectoria de estos productos una vez que eran embarcados y destinados a otros puntos de venta y consumo.

5) Montos de producción

Las listas de cargamentos también cuentan con montos de exportación e importación. Los barcos informaban de sus productos y del tonelaje exportados en ellos a otros mercados, de modo que el historiador podrá establecer qué se producía y en dónde se producía; pero, por igual, dar un paso importante dentro de la historiografía al advertir la importancia e impacto dentro del comercio macrorregional.

6) Circuitos mercantiles

Sin duda, con la información que se presenta en el CD se reafirma una hipótesis desarrollada en los últimos tiempos, que es observar un circuito mercantil definido en el golfo de México que estuvo vinculado a los espacios del Caribe y el Atlántico, pero que tuvo una dinámica singular. Los productos, capitales e intereses de origen regional

formaron un círculo propio en el espacio formado entre los puertos de La Habana, Progreso, Campeche, Veracruz, Tampico y Nueva Orleans, pero por medio de Veracruz y La Habana mantenía conexiones con el circuito del Caribe. En estos puertos siempre se procuró que llegaran navíos cuyo origen era Puerto Cabello, la Guaira, San Thomas, Mayagüez, Ponce y San Juan de Puerto Rico, los cuales formaron el otro circuito mercantil.

7) Flujos de capital

Con las fuentes indicadas en este trabajo, también será posible analizar cómo iban los capitales, quiénes se encargaron de aplicarlos en inversiones, cómo era su transacción dentro de la navegación. Por ejemplo, por medio de las investigaciones de Elena Hernández Sandoica y Martín Rodrigo y Alhajilla, se sabía del funcionamiento y origen de la compañía de navegación trasatlántica española de Antonio López, pero ¿cómo se articuló ésta dentro de los flujos de capital regional? Es una tarea de otro tipo de investigación que se encuentra en este co, con pistas

para ver la articulación con capitales locales dentro de los puertos a los cuales llegaron los navíos de esta empresa.

8) Regiones económicas

Se logra establecer el circuito de navegación y comercio del golfo de México con sus puertos y sus rutas de navegación. A partir de esta información, el investigador podrá observar los puertos y sus áreas de influencia tanto en el mar como tierra adentro. Valga como muestra lo siguiente: el puerto de Veracruz fue un punto de unión entre el mar y las regiones económicas del centro del estado (como Xalapa y Córdoba-Orizaba), así como con las zonas mercantiles de Puebla y de la ciudad de México. Es decir, la información permite acercarse a las dinámicas de las regiones interconectadas con el puerto jarocho al saber quiénes son los inversionistas y sus contrapartes, los productores frente a los comercializadores, etc. Por ejemplo, respecto al café en las regiones de Coatepec y Córdoba, gracias a trabajos como los de Soledad García Morales y Mabel Rodríguez se tienen noticias de quiénes son los pro-

ductores y trabajadores, pero ahora se verá quiénes eran sus agentes y exportadores en los puertos y sus compradores en el comercio exterior. Lo mismo podrá hacerse con los cítricos, la caña de azúcar, etc. Desde hoy se podrá ver qué se producía, cómo se producía y quién lo producía, pero también hacia dónde se dirigía y cuál era su proceso dentro de los grandes circuitos.

II

La estructura del trabajo está dividida en dos grandes secciones: Puertos mexicanos y puertos extranjeros; además de subdivisiones por cada una, lo que facilita la consulta de la guía de documentos y otorga posibilidades de investigaciones diversas para quien la consulte.

Los sujetos de la historia que se visualizan en esta selección documental se podrían agrupar en cuatro: puertos, comerciantes, productos y pasajeros.

A partir de los documentos se cuenta con información para realizar un análisis histórico de puertos, no sólo como estructuras, sino como escenarios en donde se desarrollaba una vida de ciudad, su cotidianidad, ocupa-

ción y función dentro de la económica regional.

Los comerciantes sin duda fueron de los artifices fundamentales dentro de las estructuras portuarias; pues ellos proyectaron la importancia de estas plazas al interior de los grandes circuitos.

Los montos y naturaleza de los productos constituyeron la esencia de las actividades en estos puntos (cabría recordar que estas plazas nacieron con un carácter mercantil). La habilitación de los puertos tenía un aspecto mayoritariamente económico-mercantil y con ese objeto, en repetidas ocasiones, fueron punta de discusión de cómo mejorarlos.

Finalmente, los pasajeros figuraban como los actores principales del movimiento portuario; fueron ellos quienes dieron una serie de tonalidades culturales y sociales a estos espacios. Conforme consulta las fichas de este cd, el lector se percatará que los pasajeros y su movimiento, que están naturalmente presentes en estos espacios.

Con los barcos iban y venían productos y mercancías, pero también

personas, tanto tripulación como pasajeros, y con ellos trayectorias de vida, usos y costumbres que otorgaron a estas ciudades un carácter cosmopolita y una vasta diversidad de formas culturales. De allí que se hable de culturas portuarias heterogéneas y divergentes entre sí.

La región del golfo vio llegar las migraciones europeas (franceses, italianos, ingleses y españoles), norteamericanas y caribeñas (cubanos sobre todo). Los viajeros e inmigrantes transitaban de una manera natural y con ellos sus costumbres que se mezclaron poco a poco con las ya existentes.

El *co* invita a consultar esas listas de pasajeros que se anuncian para establecer, mediante la procedencia y los nombres, quiénes eran, de dónde provenían, a dónde arribaron y si permanecieron en esos puertos o si estuvieron

de paso. Se antoja una historia cultural que estará por hacerse a partir de esta información. De aquí que este trabajo tenga un doble valor (como se anota en la presentación): cuantitativo y cualitativo pues, ciertamente, se podrán establecer en números los personajes que se movieron en las rutas, las naves y puertos de la región y también se introducirá la reflexión de qué llevaban consigo, más allá de cosas materiales.

Para concluir, me parece acertado y necesario este tipo de trabajo que invita a la consulta de fuentes novedosas para quienes están interesados en los estudios del mar y los puertos. Éste constituye un estímulo para continuar con empresas de esta naturaleza y un viento a favor para estudiosos que conducen barcos que desean navegar por nuevos acervos.

** Profesor e investigador, UAM-Azcapotzalco. Doctor en Historia por El Colegio de México y miembro del SHI.