

base en dibujos que van de la escala urbana hasta la propia del detalle arquitectónico, se da cuenta de la ocupación del espacio, de la fábrica de los muros, se habla de variantes de adobe y piedra, y sabedor de que la arquitectura no miente —como él mismo ha advertido al principio del libro— traza explicaciones rotundas sobre el pasado y la pervivencia de las colonias militares y civiles coahuiltecas.

Diana Ramiro Esteban

Universidad Nacional Autónoma de México

KARINA BUSTO IBARRA, *Comercio marítimo en los puertos de La Paz y Santa Rosalía, Distrito Sur de la Baja California, 1880-1910*, La Paz, Baja California, Archivo Histórico “Pablo L. Martínez”, 2013, 242 pp. ISBN 978-607-931-425-5

El libro de Karina Bustos permite comprender la participación del Pacífico mexicano en la gran historia de la internacionalización económica mediante las redes de navegación comercial. En este caso, parte de los puertos de La Paz y de Santa Bárbara en la Baja California, en los siglos xix y xx, para explicarnos la vitalidad que caracteriza al Pacífico mexicano —injustificadamente olvidado—, al igual que el complejo de vías marítimas y acuíferas, tanto del Pacífico como del Golfo de México y océano Atlántico.

El volumen se abre ilustrando, con una excelente y original cartografía histórica, las rutas de navegación subvencionadas a partir de 1877 por el gobierno mexicano. Los 10 mapas históricos muestran la rapidez que caracteriza la expansión de los nudos marítimos que desde la Alta California se intersectan con los de la Baja California y con los de la contracosta continental, desde Guaymas y Santa Rosalía hasta Salina Cruz, Oaxaca, y Tonalá, Chiapas. Los

tres principales nudos marítimos de comienzos del siglo XIX se cuadriplican para alcanzar 12 a comienzos del siglo XX, los cuales conectan al Pacífico mexicano con el Pacífico en Estados Unidos, es decir, de San Francisco, y con el puerto terminal de Panamá que conecta los dos océanos aun antes de la apertura del canal.

La conexión de los nudos marítimos del Pacífico con el resto del mundo no habría sido posible si no se contara con el progresivo pasaje desde la navegación a vela con la de vapor que, como se ha dicho, tempranamente fue regulada por el gobierno mexicano.

Sin la inteligente y precisa reconstrucción de la red marítima del Pacífico por parte de la autora, no se lograría comprender la novedad representada por la humanización que acontece en el espacio del sur y centro de la Baja California, que destacan por el nacimiento de los puertos de La Paz, en el primer tercio del siglo XIX, y del de Santa Rosalía, que se desarrolla en el último tercio del siglo XIX.

Gracias a la reconstrucción del nuevo espacio marítimo del Pacífico se logra entender cómo esta área de México —carente de una red de ferrocarriles— logra integrarse al mercado internacional. Vale la pena no perder de vista que la participación del Pacífico mexicano en la economía internacional sigue la misma lógica del área del Golfo, la cual integra la red terrestre de ferrocarriles con la de comunicación marítima, en tanto que el área del Pacífico potencia el transporte de cabotaje, es decir, la comunicación marítima desde la Baja California con los puertos de la costa mexicana, hasta Centroamérica.

El estudio de Karina Bustos Ibarra nos muestra cómo la ampliación del movimiento portuario de La Paz crece de 38 a 200 vapores entre 1850 y 1900, y el de Santa Rosalía, entre 1886 y 1900 recibe 131 barcos europeos y 84 estadounidenses. Esto fue producto del sendero escogido para insertarse en el movimiento comercial internacional por parte de los actores comerciales mexicanos en asociación con los europeos y estadounidenses.

El puerto de La Paz participa en la internacionalización por medio de la exportación de la plata, con cuatro compañías de capital europeo, estadounidense y mexicano; con la extracción de la concha perla, por parte de empresas mexicanas, estadounidenses e inglesas; la explotación de las salinas por compañías mexicanas e inglesas, y, por último, con la producción de colorantes. El puerto de Santa Rosalía, por su parte, valorizó las actividades mineras de Mulegé, las cuales fueron concesionadas en 1885 a la compañía francesa El Boleo, que explota los yacimientos de cobre hasta mediados del siglo xx. La primera inversión de El Boleo fue de 12 000 000 de pesos; gracias a ella, logró desarrollar y monopolizar la economía del distrito minero, cuya población aumentó rápidamente por la llegada de mano de obra de Sonora, Sinaloa, Jalisco y Nayarit. Los nuevos pobladores llegaron mediante el enganche, o sea, el sistema de anticipos y deuda que ató permanentemente a los trabajadores.

A diferencia de La Paz, que se caracteriza por poseer una economía con tres actividades importantes y otras secundarias, es decir, una economía diversificada, el puerto de Santa Rosalía requirió constantes inversiones por parte de la empresa El Boleo, que monopolizó la producción de cobre, y controló el comercio interno y la actividad agrícola ganadera necesaria para la subsistencia de la mano de obra minera. El resultado fue que la compañía francesa se convirtió en hegemónica gracias a la constante expansión de la producción de cobre, que pasó de 7 643 a 13 000 toneladas anuales entre 1892-1893 y 1910, aumento que se benefició de la duplicación del precio internacional del cobre en dicho periodo lo que permitió a la empresa aumentar su cifra de negocios de 2 800 000 a 7 400 000 pesos anuales en el periodo 1892-1913. De allí que la única ventaja real que obtuvo el área de Santa Rosalía por la producción de cobre fue el incremento de los derechos aduaneros y el efecto positivo de la expansión del consumo de los productos agrícolas y ganaderos.

El libro tiene otra gran novedad: la tipología de los comerciantes del distrito portuario de La Paz. Mediante una excelente elaboración de la información, la autora diferencia a los comerciantes en grande de los medianos y pequeños a partir del capital invertido, la forma de organización, el giro comercial y la participación en la política local.

Los grandes comerciantes son todos mexicanos, a excepción de uno que es español nacionalizado estadounidense. Se encuentran organizados en compañías que disponen de un capital promedio de 77 000 pesos, se dedican al comercio de importación y exportación tanto legal como ilegal, manteniendo relaciones con empresas europeas y estadounidenses; sus giros empresariales son la producción de plata, la extracción de sal marina, la concha perla y la producción de colorantes. Todos ellos participan en la política local y pertenecen al Círculo Nacional Porfirista. Los comerciantes medianos se organizan en compañías con un capital promedio de 30 000 pesos, mientras los pequeños comerciantes, entre los cuales figuran dos de origen chino, propietarios de fábricas de calzado, tienen un capital promedio inferior a los 10 000 pesos.

Karina Bustos Ibarra obtuvo su doctorado en historia en El Colegio de México con una espléndida tesis incomprendibleamente aún no publicada, “El espacio del Pacífico mexicano. Puertos, rutas, navegación y redes comerciales, 1848-1927”. La autora es, sin lugar a dudas, la principal o tal vez única estudiosa que concede la debida importancia a esta área y a sus conexiones con el comercio y las redes mercantiles mundiales.

Marcello Carmagnani
El Colegio de México