

El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*

Referirse al Golfo de México implica ocuparse de un amplio espacio, marítimo y costero, que requiere de distintas y variadas aproximaciones para entender la trascendencia que ha tenido en el desarrollo histórico, político, socioeconómico y cultural de México, sobre todo durante el siglo XIX cuando el país y la nacionalidad estaban en construcción. Los movimientos y dinámicas que tuvieron lugar en ese espacio, al igual que los actores que los impulsaron, permitieron la conformación de un entorno geográfico que ha sido estudiado de manera fragmentada y no como un todo.

Así lo ponen de manifiesto, en opinión de Mario Trujillo Bolio, las crónicas acerca de la historia de los puertos, las monografías que examinan los cambios en las legislaciones aduanales que determinaron su apertura al comercio exterior o interior; los trabajos que abordan las modificaciones en las instalaciones portuarias; los estudios centrados en la reconstrucción de

las rutas marítimas trasatlánticas, costeras y ribereñas; los análisis que se ocupan de empresas y propietarios navieros, y los textos que refieren al conocimiento geográfico regional.

El autor sostiene que la producción lograda, con todo y sus aportes, es fragmentaria y en ocasiones parcial porque centra la atención en aspectos o temas específicos sin establecer o sin considerar un abanico de relaciones comerciales y de vínculos diversos. Por lo mismo, las reconstrucciones e interpretaciones históricas hechas resultan, desde su perspectiva, aisladas y poco conducen a conocer y/o entender el mundo marítimo decimonónico de manera integral, o como una región histórica que cobró y desplegó un gran dinamismo y dentro de la cual se formaron zonas socioeconómicas que mostraron una constante interacción.

Consecuentemente, su libro aborda la historia de la actividad mercantil y marítima que se desarrolló en el Golfo de México a lo largo del siglo XIX. Y lo hace concibiendo al Golfo como una vasta zona o amplia región, como un espacio integrado por distintas áreas socioeconómicas interrelacionadas por el comercio marítimo

* Mario Trujillo Bolio, *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, Cámara de Diputados, LIX Legislatura, Estados Unidos Mexicanos/CIESAS/Porrúa, México, 2005, 196 pp.

y el comercio interior o de “tierra adentro”, comercios que dieron lugar a la formación de distintos circuitos mercantiles cuyos centros eran, precisamente, los enclaves portuarios del Atlántico.

Las áreas socioeconómicas y los circuitos mercantiles que el autor define a partir de su idea de la región del Golfo lo adentraron en el estudio de dos grandes temáticas: 1) el comercio, de la rutas marítimas de corto y largo alcance, y de las líneas y compañías navieras que vincularon a México con Europa, Estados Unidos y el Caribe, y 2) los viajes intercontinentales y trasatlánticos, el traslado de pasajeros y los movimientos de carga. Y para estudiarlas combina el examen de los diversos litorales del Golfo (tamaulipeco, veracruzano, tabasqueño, campechano y yucateco), con la reconstrucción histórica de los puertos levantados en los mismos, puertos del comercio exterior o puertos de altura y puertos de cabotaje o puertos costaneros: Matamoros, Tampico, Tuxpan, Tecolutla, Veracruz, Alvarado, Tlacotalpan, Coatzacoalcos, Minatitlán, San Juan Bautista, Isla del Carmen, Sisal y Progreso.

La estructura del libro refleja, como es de suponer, su concepción de una región del Golfo de México. Hay un primer capítulo para explicar el contorno, los espacios y la interacción del Golfo; un segundo donde aborda la regionalidad del espacio definido; un tercero para ocuparse de

los litorales, y un cuarto y un quinto para examinar a los puertos de altura y de cabotaje junto con empresas y líneas navieras.

No extraña entonces que el autor inicie su reconstrucción histórica reflexionando sobre la definición precisa de lo que es el Golfo, reflexión que finalmente lo lleva a plantear las características de la región que propone y que le interesa: aguas templadas, numerosos esteros y un fondo no del todo propicio para la navegación de barcos de gran calado debido a la poca profundidad del suelo cercano a la costa, o dicho de otro modo, a que el contorno del litoral del Golfo es bajo y arenoso. La carencia de buenos fondeaderos motivó que los embarcaderos (sitios iniciales de ataque, tráfico y almacenamiento) no pudieran erigirse como puertos naturales y que surgieran puertos en las márgenes de los ríos que desembocaban en el Atlántico y que brindaban mejores condiciones de fondeo y protección frente a los fenómenos naturales. Ése fue el caso de Matamoros, Tampico, Tuxpan, Coatzacoalcos, Minatitlán, San Juan Bautista, Frontera. Por el contrario, los puertos de Veracruz, Isla del Carmen, Campeche, Sisal y Progreso fueron los que se levantaron en la costa, en sitios donde se localizaron zonas con profundidad para barcos de poco calado y siempre requirieron adaptaciones para su operación.

De la definición geográfica el autor pasa a lo que denomina la diferencia-

ción geohistórica del litoral del Atlántico mexicano en el siglo XIX, y al hablar de esta temática enfatiza un hecho que no debe perderse de vista o que debe tenerse presente: las formas, límites o fronteras de una región, en su caso la región del Golfo, se crean bajo el empuje de los cambios en las divisiones políticas de los estados costeros, de los flujos mercantiles y marítimos, y de la interacción de los puertos de mar, de los puertos de río y de los espacios que los rodeaban donde había recursos naturales, actividades agrícolas, pequeñas comunidades rurales y centros urbanos.

La funcionalidad de la región del Golfo conformada de esta manera se asocia: 1) al predominio de la actividad marítima y mercantil proveniente de los principales puertos de altura donde estaban centrados los movimientos de importación y exportación, y 2) al intercambio mercantil intrarregional que vinculó puertos fluviales, campos de cultivo, extracción de recursos naturales, comunidades productoras de insumos básicos y núcleos urbanos consumidores de bienes y mercancías. Y la funcionalidad explica la existencia de un sistema socioeconómico en el que tiene un papel determinante el acopio y distribución de mercancías desde los puertos de altura y desde las capitales de los estados costeros: Veracruz-Xalapa, Tampico-Ciudad Victoria, Progreso-Mérida...

La concepción de la región del Golfo de México que propone el autor, y sus definiciones geográfica y geohistórica, le abren un abanico de posibilidades para la reconstrucción histórica de la región de su interés como unidad entrelazada con una diversidad de factores, procesos y actores y para explicar el sistema socioeconómico, los circuitos mercantiles que surgen y lo que él denomina subsistemas regionales.

El núcleo de la regionalidad, como lo llama Mario Trujillo Bolio —para mí el centro de la región del Golfo que define y estudia—, fue la pujante actividad del puerto de Veracruz que lo hace sobresalir por ser el principal sitio de recepción del mayor tráfico marítimo internacional, promotor del comercio de cabotaje (Tecolutla, Nautla, Alvarado, Tlacotalpan y Sontecomapan) y centro de acopio de las mercancías de tierra adentro hasta la ciudad de México por los caminos carreteros y, después, por las rutas del ferrocarril: 1) Córdoba-Orizaba-Puebla y 2) Xalapa-Perote-Puebla. La plaza porteña ejemplifica el esquema que desarrollaron otras poblaciones portuarias que llegaron a realizar el comercio de altura, como Tuxpan, Coatzacoalcos, San Juan Bautista, Frontera, Sisal y Progreso: tráfico marítimo internacional y/o de cabotaje, trazo carretero, trazo ferroviario, vínculos con circuitos mercantiles y comercio intrarregional a través de

vías fluviales, caminos carreteros y líneas ferroviarias que se tendieron desde los puertos a las poblaciones agrarias y, sobre todo, a los centros urbanos.

El esquema propuesto funciona y resalta la aportación que hace el libro que nos ocupa para el conocimiento del espacio terrestre y marítimo del Golfo de México y de la multiplicidad de fenómenos que tuvieron lugar en el mismo, así como de los estrechos vínculos intrarregionales, nacionales e internacionales que deben tenerse en cuenta para explicarlos, no de forma aislada, sino considerando niveles de integración económica que permitieron que dicho espacio tuviera una funcionalidad regional a partir de administración e impuestos, consumo de bienes impercederos y de lujo,

flujos de capital, consumo de bienes perecederos en una escala comercial, movilidad laboral y consumo de bienes perecederos a pequeña escala.

Son, en mi opinión, los capítulos cuarto y quinto, relacionados con el análisis de los puertos del Golfo de México durante la centuria decimonónica, de sus vínculos con los puertos del Caribe, de la costa norteamericana y de Europa, y la presencia de compañías de navegación en la región, los que muestran, usando la terminología de Mario Trujillo Bolio, la funcionalidad de su propuesta y la importancia de su libro.

Carmen Blázquez Domínguez
 Instituto de Investigaciones
 Histórico-Sociales,
 Universidad Veracruzana