

hecho en el caso alemán la aparición del *Geschichtliche Grundbegriffe* muy pronto se vio acompañado de la que fue concebida como una publicación complementaria, la publicación periódica *Archiv für Begriffsgeschichte* fundada por Erich Rothacker, complemento del *Historisches Wörterbuch der Philosophie*, presentado como una forma particular de investigación histórica.

Guillermo Zermeño

El Colegio de México

MARIO TRUJILLO BOLIO, *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Miguel Ángel Porrúa, 2005, 196 pp. ISBN 970-701-570-5

La obra de Mario Trujillo Bolio se suma al creciente interés de historiadores mexicanos por la historia marítima del siglo XIX de nuestro país, la cual ha tenido mayor impulso en el estudio del golfo de México y del mar Caribe, y en menor medida en los puertos del Pacífico mexicano y el golfo de California.¹ El tipo

¹ Para la historiografía sobre los puertos del golfo de México, véase la bibliografía de Laura MUÑOZ, "Los puertos mexicanos del Golfo durante los primeros años del México independiente: fuentes para su estudio", en *América Latina en la historia económica. Revista de Fuentes e Investigación*, 21 (ene.-jun. 2004), pp. 59-77. Sobre el Pacífico y golfo de California, véase Juan Domingo VIDARGAS DEL MORAL, "Navegación y comercio en el golfo de California, 1740-1824", tesis de licenciatura en historia, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1982; Dení TREJO, "Conformación de un mercado regional en el golfo de California en el siglo XIX, en *Secuencia*, 42 (sep.-dic. 1998), pp. 117-145; Inés HERRERA CANALES, "Comercio y comerciantes de la costa del Pacífico mexicano a mediados del siglo XIX", en *Historias*, 20 (abr.-sep.

de análisis en estos trabajos ha variado, pero a grandes rasgos se han tomado en cuenta las actividades mercantiles, los comerciantes, los circuitos de navegación, los actores políticos de los puertos, la importancia de las aduanas marítimas, entre otros temas que han sido abordados con frecuencia desde la perspectiva de las historias locales de los propios puertos.

Pocos estudios han pretendido explicar estos procesos considerando un conjunto de puertos y su interrelación a lo largo del tiempo. Esto se debe en buena medida a la dispersión de fuentes documentales que permitan reconstruir el pasado de los puertos mexicanos durante el siglo XIX. Por eso quien ha incursionado en esta línea de investigación se ha enfrentado con el problema de la información fragmentada que generalmente es difícil de recabar e integrar.²

En este contexto se inserta *El Golfo de México en la centuria decimonónica*, donde Mario Trujillo propone “plantear una primera historia integral de los puertos que se fueron estableciendo [sic] en el Golfo de México en el transcurso del siglo XIX” (p. 12), considerando el entorno geográfico, la formación portuaria y la configuración marítima de la región. El autor reconstruye esta historia con base en información recabada en archivos históricos (en particular el Archivo General de la Nación, México), en periódicos y en fuentes bibliográficas sobre puertos y entidades de la zona.³

1988), pp.129-135; Jaime OLVEDA y Juan Carlos REYES GARZA, *Los puertos noroccidentales de México*, Jalisco, El Colegio de Jalisco, 1994.

² Sobre el tipo de fuentes que pueden utilizarse para el análisis de diversos aspectos de la historia marítima, véanse Laura MUÑOZ, “Los puertos mexicanos” y José RONZÓN, “Reseña. Catálogo de fuentes históricas para el estudio de los puertos del Golfo de México, siglo XIX”, en *Secuencia*, 60 (sep.-dic. 2004), pp. 237-242.

³ Un trabajo anterior del mismo autor donde se rescatan las fuentes del Archivo General de la Nación es Mario TRUJILLO BOLIO, Clara RIVERA A. y Carlos RUIZ ABREU (eds.), *Catálogo de Fuentes históricas para el*

El libro se compone de cinco capítulos. Los tres primeros constituyen el marco geográfico donde se localizan los puertos objeto de estudio (cap. I), se esboza la regionalidad del golfo de México (cap. II) y se dedican algunas páginas a los aspectos de la geografía física, con una pequeña descripción de los litorales que componen la llanura del Golfo y sus puertos y se incluyen algunos datos históricos (cap. III).

De estos tres breves capítulos, vale la pena mencionar algunas ideas expuestas en el segundo, referentes a la regionalidad. La región de estudio la comprenden todos los puertos del golfo de México pertenecientes a Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche y Yucatán. De los puertos localizados en aquellos litorales, Trujillo Bolio considera que el de Veracruz constituyó el núcleo de regionalidad y principal centro integrador del golfo de México, debido fundamentalmente a su importancia en el tráfico marítimo nacional e internacional (p. 19-24).

El autor presenta varios circuitos mercantiles desde Veracruz, otro circuito entre Matamoros-Monterrey-Saltillo, y uno más entre Campeche-Sisal-Mérida. Distingue el sistema interregional de Tampico con San Luis Potosí o Monterrey, y otros subsistemas intrarregionales como Veracruz-Medellín-Alvarado-Tlacotalpan. Para el autor la región del Golfo adquirió una "regionalidad funcional" a partir de intercambios primarios, secundarios, terciarios y cuaternarios⁴ (p. 24).

estudio de los puertos en el Golfo de México, siglo XIX, México, Centro de Investigación y Estudios Sociales en Antropología Social, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, 2003.

⁴ El autor retoma esta idea de Eric Van YOUNG, "Haciendo historia regional: consideraciones metodológicas y teóricas", en Pedro PÉREZ HERRERO (comp.), *Región e historia en México (1700-1850)*, México, Instituto Mora, 1991. Intercambios primarios: administración e impuestos; secundarios; consumo de bienes imperecederos y de lujo, y flujos de capital; terciarios: consumo de bienes perecederos en una escala

En los dos últimos capítulos se desarrollan los temas medulares de la obra: en el cuarto se presentan los puertos del golfo de México durante el siglo XIX, mientras que el quinto se dedica al análisis de los vínculos de los puertos mexicanos con el exterior, en particular con el Caribe, la costa este de Estados Unidos y Europa, a través de las rutas de navegación.

Uno de los aportes del autor es haber logrado reunir la información de los puertos del golfo de México en un solo trabajo, y esto se expresa en este cuarto capítulo donde se expone un recuento histórico de 18 puertos: Matamoros, Soto la Marina, Tampico, Tuxtla, Tecolutla, Nautla, Veracruz, Alvarado, Tlacoatlpan, Coatzacoalcos, Minatitlán, Frontera, San Juan Bautista, isla del Carmen, Champotón, Campeche, Sisal y Progreso.

La presentación de los puertos en este orden corresponde a su ubicación geográfica: empieza con el puerto norteño del litoral tamaulipeco, Matamoros, y termina con el puerto del litoral yucateco, Progreso, pasando por todos los otros mencionados. En la mayoría de los casos –dependiendo tanto de la importancia del puerto como de las fuentes disponibles– se menciona la fecha de su apertura al comercio de altura o de cabotaje, las intervenciones extranjeras que afectaron o modificaron las actividades portuarias, las principales producciones, la infraestructura portuaria a partir del último cuarto del siglo XIX, además de datos históricos particulares.

La incorporación de todos los puertos del golfo de México, en este estudio, permite constatar la existencia de una dinámica comercial en la región y la vinculación marítima entre ellos. No obstante, Trujillo Bolio no reflexiona en torno de la relación de unos puertos con otros, ni establece jerarquías entre ellos. No sabemos cuál es la diferencia entre los puertos de altura de Vera-

comercial y posiblemente de movilidad laboral y cuaternarios: consumo de bienes perecederos en pequeña escala.

cruz, Progreso y Tampico, o entre los puertos de cabotaje de Minatitlán, Nautla y Tlacotalpan. ¿Cuál es la función de cada uno de ellos a lo largo del siglo XIX? ¿Tuvieron la misma importancia y jerarquía en 1830, en 1860 y en 1900? ¿De qué manera se modificó su dinámica interna y su participación en el comercio de la región?

Como ejemplo de lo anterior podemos hablar de Veracruz, que a pesar de haber sido el puerto mexicano más destacado durante siglos y el más importante durante buena parte del siglo XIX, su situación cambió cuando otros adquirieron un papel preponderante en sus propias regiones de influencia y de intercambio. Tal fue el caso de Tampico, que llegó a competir fuertemente con Veracruz, al convertirse en el puerto más cercano a Estados Unidos y en la segunda ruta más concurrida para la carga pesada y bienes de capital a partir del último cuarto del siglo XIX;⁵ esto como consecuencia de la llegada del ferrocarril, primero, y de las compañías petrolíferas después, que favorecieron el despegue de Tampico y su consolidación comercial entre 1895-1905.⁶

Quizá para entender mejor la configuración marítima en el golfo de México, sería necesario replantear el enfoque sobre los puertos de la región: en vez de analizarlos individualmente y de manera cronológica como lo ha hecho el autor, valdría la pena tomar en cuenta las grandes tendencias del desarrollo portuario en su conjunto —en términos políticos, económicos, demográficos e incluso arquitectónicos.

También sería conveniente darle mayor peso a la cuestión demográfica, que es una variable indispensable para comprender

⁵ Sandra KUNTZ FICKER, "La redistribución de los cauces del comercio exterior mexicano: una visión desde la frontera norte (1870-1929), en *Frontera Norte*, 12:24 (jul.-dic. 2000), pp. 111-157.

⁶ Sobre la historia de Tampico entre 1876-1924, véase el excelente estudio de Marcial E. OCASIO MELÉNDEZ, *Capitalism and development. Tampico, Mexico, 1876-1924*, Nueva York, Meter Lang, 1998.

el crecimiento de los puertos mexicanos, ¿cuántos habitantes había en cada puerto a principios, a mediados y a finales de siglo? ¿En qué medida y a qué ritmo aumentó la población de los puertos y de qué manera repercutió en su crecimiento a lo largo del siglo? ¿Cómo podemos relacionar la estructura poblacional y las actividades productivas con el crecimiento económico?⁷

Considero que un análisis más fino del desarrollo e integración de los puertos del golfo de México debería partir de la función que cada puerto desempeñó en su región económica y sus relaciones con otros centros mercantiles nacionales y extranjeros, marítimos y terrestres. Para eso se podría proponer una explicación alternativa y diferenciar puertos fluviales de puertos marinos; analizar el movimiento de altura/cabotaje en términos del tipo de embarcaciones y capacidad de carga, pero también considerando las mercaderías; tomar en cuenta las políticas estatales que repercutieron en el crecimiento o estancamiento de los puertos en su conjunto (de otra manera se repiten los mismos eventos políticos en la historia individual de los puertos); y, por último, diferenciar claramente la primera de la segunda mitad del siglo XIX, para discutir cómo el proceso de modernización porfirista repercutió no sólo en el crecimiento económico del país, sino también en la formación de nuevas ciudades portuarias y la creación de su infraestructura.

En el último capítulo, dedicado a los vínculos entre los puertos mexicanos y extranjeros, se exponen los aspectos generales del tráfico marítimo en la primera mitad del siglo XIX, la Repúbli-

⁷ Al respecto véanse los sugerentes ensayos sobre varias ciudades portuarias editado por Franklin W. KNIGHT y Peggy K. LISS, *Atlantic Port Cities. Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, The University of Tennessee Press, 1991. Todos estos estudios se basan en la propuesta analítica de Jacob PRICE, "Economic Function and the Growth of American Port Towns in the Eighteenth Century", en *Perspectives in American History*, VIII (1974), pp.122-186.

ca restaurada y el porfiriato. Se analizan las relaciones de los puertos mexicanos con los ingleses, españoles, franceses y alemanes; posteriormente, el autor se enfoca en la llegada de diversas compañías navieras de las mismas nacionalidades, y dedica al final unas páginas a la marina nacional y a las empresas navieras que se formaron a fines de siglo.

La importancia de abordar esta temática y de reconstruir las rutas marítimas de las empresas navieras extranjeras es que, en última instancia, constituyen el medio indispensable para que se realicen los intercambios mercantiles en los puertos mexicanos del siglo XIX.⁸ Sin embargo, uno de los riesgos es que se considere su presencia sólo en función del comercio extranjero y no su papel en el desarrollo del comercio de cabotaje, ni de su efecto en el desarrollo de la infraestructura portuaria, del comercio e intereses locales, entre otros aspectos.

Por otro lado, la descripción de las principales empresas navieras y de las rutas de intercambio con otros países podría aprovecharse para abundar en la explicación de la configuración marítima de los puertos del golfo de México. A pesar de que en este último capítulo se advierten una interrelación entre los puertos del Golfo y una dinámica comercial en la región, el lector no encuentra una reflexión en torno de dicha dinámica.

El texto no cuenta con una conclusión o epílogo, por lo que el análisis individual de los puertos y la falta de una explicación integradora de los espacios, limita la propuesta enunciada por el

⁸ Sobre las líneas navieras del Pacífico y golfo de California, véase Karina BUSTO IBARRA, "Comercio marítimo en La Paz y Santa Rosalía, Distrito Sur de la Baja California, durante el régimen porfirista", tesis de licenciatura en historia, La Paz, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1999. Para las líneas navieras de los puertos del golfo de México, véase también José RONZÓN, *Sanidad y modernización en los puertos del Alto Caribe, 1870-1915*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, Miguel Ángel Porrúa, 2004.

autor de presentar al golfo de México como “una particular región histórica que cobró gran dinamismo en una amplia zona de su espacio ribereño con la formación de zonas socioeconómicas que exhibieron una constante interacción” (p. 10).

Al final del libro se incluye un anexo de “barcos de las líneas navieras estadounidenses, europeas y mexicanas”, donde se enlistan datos como el año, el nombre de la empresa naviera, el nombre del barco y las toneladas de registro. Salvo como prueba de la existencia de diversas embarcaciones que navegaron por el golfo de México, es difícil relacionar la información de este anexo con los datos proporcionados en el texto, es decir, ¿cuál es el significado del número de embarcaciones? ¿Qué relevancia tiene su tonelaje? ¿Cómo saber cuáles eran veleros y cuáles vapores? ¿Hubo una sustitución de los primeros por los segundos? ¿Cuándo sucedió? ¿De qué manera influyeron los avances tecnológicos de la construcción y empleo de embarcaciones de vapor en el tráfico marítimo de México?

En resumen, el libro de Mario Trujillo Bolio puede tener varias lecturas. Una de ellas es ligera con un lenguaje sencillo para el lector interesado en conocer la historia de los puertos del golfo de México en el siglo XIX, acompañada de diversas imágenes, mapas y cuadros que le confieren al trabajo un atractivo adicional. Otra lectura interesante es desde la perspectiva de la historia marítima de México, pues el texto se inserta en la nueva historiografía que intenta desprenderse de las visiones tradicionales de la marina mercante mexicana.⁹ La última, desde del punto de vista académico, se enfrenta con algunos problemas e inconsistencias que me gustaría comentar a continuación.

⁹ Me refiero en particular a los trabajos de Carlos BOSCH GARCÍA, *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981 y Enrique CÁRDENAS DE LA PEÑA, *La marina mercante*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988.

Si bien la propuesta de Trujillo Bolio es novedosa en cuanto a la intención de superar los ensayos existentes y parciales “en tanto que se limitan a un determinado puerto, dejando de lado las relaciones comerciales y los vínculos entre unos y otros” (p. 11), el autor no logra explicar del todo el objetivo central de su obra. Pareciera que su propósito original se modificó y al final realizó una tarea de recopilación de información expuesta de manera descriptiva, sin demostrar cabalmente cuáles fueron los vínculos reales entre los puertos del golfo de México. Se deja a un lado la discusión en torno de la “regionalidad funcional”, a los sistemas y subsistemas inter e intrarregionales, y la explicación de Veracruz como núcleo de regionalidad en el golfo de México. Sin duda alguna, estos elementos, enunciados en el segundo capítulo, se pudieron haber retomado a lo largo del libro o por lo menos en una conclusión para darle fuerza a los argumentos.

Por otra parte, el rescate de fuentes visuales incorporadas en los estudios históricos es, indudablemente, material de apoyo importante que se convierte en una herramienta esencial para explicar un proceso histórico específico. Sin embargo, la reproducción de mapas, planos, fotografías, litografías, recortes de periódicos y esquemas, no son elementos accesorios, por lo que deberían integrarse al análisis mismo y citarse con rigurosidad; de más de 100 elementos visuales comprendidos en el libro, el autor menciona la fuente correspondiente sólo en unos cuantos casos, pero en su mayoría desconocemos el origen de estos valiosos materiales complementarios.

Además, encontramos en el texto diversas afirmaciones sobre el “progreso”, el “gran auge comercial” o el “auge portuario” de algunos puertos, pero no existen evidencias para demostrar dicho auge en términos comparativos. Por ejemplo, sobre el puerto de Progreso se menciona que su activo movimiento marítimo “puede medirse muy claramente con algunas cifras que se tienen de la década de 1880, pues adquirió su plenitud en ope-

raciones marítimas” (p. 109). Y después el autor se refiere al número de embarcaciones que entraron al puerto en 1880, 1887 y 1889, pero no existe ninguna comparación de estos años respecto a otros anteriores o posteriores que permita corroborar que efectivamente se trataba de un auge nunca antes experimentado en el puerto.

De cualquier manera, debemos reconocer que la aparición de este libro sobre la historia de los puertos del golfo de México constituye un avance en la historiografía marítima mexicana. Considero que el trabajo de recopilación de fuentes dispersas y el esfuerzo de plasmarlas en un texto es un mérito de Trujillo Bolio, pues al mismo tiempo que muestra el panorama histórico de aquella región, motiva la discusión en torno de la incipiente línea de investigación en México y el rumbo que ésta debe seguir. Seguramente con las futuras publicaciones sobre esta temática se abrirán nuevas perspectivas de análisis y surgirán nuevos tópicos encaminados a construir propuestas más sólidas para entender mejor el desarrollo histórico de los litorales de nuestro país.

Karina Busto Ibarra
El Colegio de México

MARÍA EUGENIA TERRONES LÓPEZ (coord.), *A la orilla del agua. Política, urbanización y medio ambiente. Historia de Xochimilco en el siglo XX*, México, Gobierno del Distrito Federal, Delegación Xochimilco, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2004, 288 pp. ISBN 970-684-109-1

Antecedidos por la presentación del jefe delegacional de Xochimilco, Faustino Soto Ramos y el prefacio de la coordinadora María Eugenia Terrones López, los cinco capítulos de este libro