

EL PACÍFICO MEXICANO
Y SUS TRANSFORMACIONES

*Integración marítima y terrestre
en la configuración
de un espacio internacional,
1848-1927*

Karina Busto Ibarra



EL COLEGIO DE MÉXICO

ÍNDICE

| | |
|----------------------------------|----|
| <i>Agradecimientos</i> | 13 |
| <i>Prólogo</i> | 15 |
| <i>Introducción</i> | 19 |

PRIMERA PARTE LA APERTURA DEL PACÍFICO

| | |
|--|-----|
| I. Las comunicaciones y la innovación tecnológica en México | 31 |
| 1. Caminos y diligencias | 36 |
| 2. Los telégrafos y el cable submarino | 42 |
| <i>Telégrafos</i> | 42 |
| <i>Cable submarino</i> | 48 |
| 3. Los ferrocarriles | 49 |
| 4. Los barcos de vapor | 55 |
| 5. La evolución de las comunicaciones: una visión de conjunto | 68 |
| <i>Comunicaciones marítimas y terrestres, 1848-1927</i> | 69 |
| II. Entre el Atlántico y el Pacífico: apertura de rutas internacionales | 79 |
| 1. Rutas marítimas y terrestres del Atlántico al Pacífico | 80 |
| 2. Las rutas alternas por el territorio mexicano | 85 |
| 3. Las rutas interoceánicas. | 100 |
| <i>Nicaragua</i> | 104 |
| <i>Tehuantepec</i> | 108 |
| <i>Panamá</i> | 110 |
| 4. Infraestructura en el istmo de Panamá. | 112 |
| <i>El ferrocarril de Panamá</i> | 114 |
| <i>La construcción del canal de Panamá</i> | 116 |
| <i>El comercio por el canal de Panamá en su primera década de operaciones</i> | 119 |

| | |
|--|-----|
| 5. El eje San Francisco-Panamá en la geopolítica del siglo XIX | 122 |
|--|-----|

SEGUNDA PARTE

EL NUEVO SISTEMA PORTUARIO DEL PACÍFICO

| | |
|---|-----|
| III. Las transformaciones del sistema portuario | 131 |
| 1. Aproximación al concepto de <i>sistema portuario</i> | 132 |
| 2. El Pacífico y sus sistemas portuarios. | 137 |
| 3. La costa del Pacífico mexicano: un sistema portuario en formación | 139 |
| 4. Modelo de desarrollo portuario en el eje San Francisco-Panamá | 142 |
| 5. Elementos de clasificación portuaria | 145 |
| <i>Puertos o nodos primarios</i> | 150 |
| <i>Puertos o nodos estratégicos</i> | 152 |
| <i>Puertos o nodos secundarios</i> | 153 |
| <i>Puertos de escala.</i> | 158 |
| IV. San Francisco: ciudad instantánea | 161 |
| 1. Los primeros años del puerto. | 162 |
| 2. Una ciudad instantánea. | 166 |
| 3. El espacio urbano | 169 |
| 4. Comercio e infraestructura comercial | 172 |
| <i>Bancos y sistema financiero</i> | 173 |
| 5. <i>Hinterland</i> y comunicaciones marítimas, terrestres y fluviales | 176 |
| 6. Relación comercial entre San Francisco y los puertos del Pacífico mexicano | 182 |
| <i>El comercio directo con San Francisco.</i> | 183 |
| <i>El comercio entre México y China a través de San Francisco</i> | 190 |
| <i>San Francisco: centro distribuidor de mercancías</i> | 194 |
| V. Mazatlán: nodo articulador del Pacífico mexicano | 199 |
| 1. El surgimiento de Mazatlán. | 200 |
| 2. El espacio urbano | 203 |
| 3. Comercio e infraestructura comercial | 208 |

| | |
|--|-----|
| <i>Comerciantes extranjeros</i> | 210 |
| <i>Sistema crediticio</i> | 214 |
| <i>Etapa prebancaria</i> | 214 |
| <i>Wells, Fargo & Company</i> | 216 |
| <i>El establecimiento de bancos</i> | 220 |
| <i>Las mercancías generales</i> | 222 |
| <i>La minería</i> | 225 |
| <i>El comercio en la localidad</i> | 227 |
| <i>Las industrias</i> | 229 |
| 4. <i>Hinterland</i> y comunicaciones marítimas y terrestres. | 235 |
| VI. Acapulco: puerto estratégico en la navegación internacional | 249 |
| 1. Acapulco durante los años de la fiebre californiana del oro | 251 |
| 2. La Pacific Mail Steamship Company en Acapulco. | 254 |
| <i>Abasto y control del carbón</i> | 256 |
| 3. El espacio urbano | 265 |
| 4. Comercio e infraestructura comercial | 268 |
| <i>Comerciantes extranjeros</i> | 268 |
| <i>Sistema crediticio</i> | 272 |
| <i>Los productos de exportación</i> | 274 |
| <i>Las industrias</i> | 287 |
| 5. <i>Hinterland</i> y comunicaciones marítimas y terrestres | 288 |

TERCERA PARTE

DINÁMICAS COMERCIALES Y NAVEGACIÓN

| | |
|---|-----|
| VII. Dinámica comercial y navegación en los puertos primarios y estratégicos | 299 |
| 1. Notas sobre las fuentes cuantitativas | 300 |
| 2. Los puertos primarios y estratégicos. | 302 |
| <i>Mazatlán</i> | 302 |
| <i>Acapulco</i> | 308 |
| <i>Salina Cruz</i> | 310 |
| 3. Movimiento marítimo y cambio tecnológico | 314 |
| <i>Mazatlán</i> | 315 |

| | |
|---|-----|
| <i>Acapulco</i> | 319 |
| <i>Salina Cruz</i> | 322 |
| VIII. Dinámica comercial y navegación | |
| en los puertos secundarios y de escala | 327 |
| 1. Los puertos secundarios | 328 |
| <i>Guaymas</i> | 328 |
| <i>La Paz</i> | 331 |
| <i>Manzanillo</i> | 336 |
| <i>San Blas</i> | 338 |
| <i>Santa Rosalía</i> | 342 |
| 2. Los puertos de escala | 346 |
| <i>Bahía Magdalena</i> | 346 |
| <i>Ensenada</i> | 348 |
| <i>Altata</i> | 352 |
| <i>Topolobampo</i> | 356 |
| <i>Puerto Ángel</i> | 359 |
| <i>Tonalá</i> | 362 |
| <i>San Benito</i> | 364 |
| IX. Mercancías, fletes e infraestructura | |
| portuaria | 369 |
| 1. Comercio de cabotaje: mercancías y rutas | 369 |
| 2. El costo de los fletes | 374 |
| 3. Infraestructura portuaria e innovación tecnológica . . . | 384 |
| <i>Salina Cruz</i> | 387 |
| <i>Manzanillo</i> | 390 |
| <i>Conclusiones</i> | 395 |
| <i>Siglas y referencias</i> | 405 |
| Archivos | 405 |
| Repositorios digitales | 405 |
| Hemerografía | 405 |
| Memorias y fuentes estadísticas | 406 |
| Fuentes consulares | 406 |
| Fuentes primarias y bibliografía | 407 |
| <i>Índice de mapas</i> | 439 |
| <i>Índice de cuadros</i> | 441 |
| <i>Índice de figuras</i> | 443 |
| <i>Índice de gráficas</i> | 445 |

PRÓLOGO

El Pacífico mexicano y sus transformaciones. Integración marítima y terrestre en la configuración de un espacio internacional, 1848-1927 de Karina Busto Ibarra es la culminación de un gran esfuerzo de investigación y de reelaboración que amplía y perfecciona los óptimos resultados alcanzados hace un decenio con la tesis doctoral que discutió bajo mi dirección en el Centro de Estudios Históricos de El Colegio de México.

La gran novedad de este libro es que la autora se da cuenta de que es imposible entender la navegación marítima sin tomar en cuenta su articulación con las innovaciones tecnológicas de las comunicaciones que acontecen en el transporte de los hombres y de las mercancías, pero también con todas las que acontecen en los bancos nacionales e internacionales, el papel del crédito, las finanzas públicas, los cambios de la administración pública y las nuevas formas de gobierno de los siglos XIX y XX. En suma, no es posible estudiar, como se ha hecho hasta ahora, la innovación del ferrocarril, sin asociarlo con la introducción de la navegación del vapor, el telégrafo, los cables submarinos y con las subvenciones de los gobiernos. Tampoco es posible entender el Pacífico mexicano si no se toman en cuenta sus articulaciones con todas las grandes transformaciones de las comunicaciones que se dieron en México y en el mundo entre 1850 y 1930.

Basta observar los mapas I.5 de 1858 y I.9 de 1929 de las conexiones que vinculan México con el mundo para notar que hay una trayectoria que vincula los caminos carreteros con las rutas marítimas, la red ferroviaria y las redes telegráficas nacionales e internacionales. De allí que se pueda decir que este libro nos ofrece la gran novedad representada por la internacionalización de los espacios regionales y nacionales. Ello fue posible no sólo por las innovaciones tecnológicas, sino también gracias a la voluntad demostrada por los gobiernos, como el de México de crear las instituciones capaces de sostener el esfuerzo de los hombres de negocios, de los bancos y de las finanzas internacionales.

Como nos recuerda la autora, en 1853 se crea en México la Administración de Caminos y Peajes. También la autora muestra que las compañías navieras, tanto las del Golfo de México como las del Pacífico fueron subvencionadas por el gobierno federal, entre 1867 y 1898 las del Golfo de México y entre 1872 y 1920 las del Pacífico.

La información que nos proporciona nos ayuda a entender que el gobierno federal no sólo subvencionó los telégrafos, los cables submarinos y los ferrocarriles sino también las compañías navieras tanto mexicanas como las norteamericanas, inglesas, alemanas, francesas, españolas y chinas. En esta forma las subvenciones gubernamentales fueron un mecanismo fundamental para la expansión de las redes marítimas. El apoyo gubernamental, como lo escribí en mi libro *Estado y mercado: la economía pública del liberalismo mexicano, 1850-1911* (El Colegio de México/ Fideicomiso Historia de las Américas/ Fondo de Cultura Económica, México, 1994), fue fundamental para la internacionalización de la economía mexicana.

Es interesante ver lo que escribe la autora que a mediados del siglo XIX el istmo de Tehuantepec era transitado por mexicanos y extranjeros de varias nacionalidades para poder llegar al oro de California y para comunicar el Atlántico con el Pacífico. Se puede pensar, por lo tanto, que los empresarios como los gobiernos mexicano y norteamericano participaron de una orientación similar. Ambos gobiernos subsidiaron a las compañías de navegación y a los ferrocarriles que expandieron las relaciones comerciales y financieras en el Pacífico y en el Atlántico gracias a la conexión del ferrocarril y luego el canal de Panamá. En 60 días los barcos a vapor movilizaban hombres y mercaderías desde Panamá a San Francisco, tocando los puertos del Pacífico mexicano de San Blas y Mazatlán. A partir de 1855 el ferrocarril de Panamá redujo el tiempo de tránsito hacia el Atlántico, primero a ocho horas y después sólo a cuatro. En efecto, la distancia que separaba el istmo de Panamá del Pacífico al Atlántico era apenas de 76 kilómetros.

El canal de Panamá, abierto a la navegación en 1914, benefició tanto a los Estados Unidos como a México obteniendo resultados semejantes a los que el canal de Suez, inaugurado en 1869, ofreció a la rapidez de la conexión entre Asia y Europa, favoreciendo el comienzo de la navegación mundial.

La articulación entre los puertos de San Francisco y Panamá tuvo efectos positivos en el Pacífico mexicano y norteamericano. La novedad consistió en la redefinición de los nodos primarios que fueron solamente dos: uno en la costa norteamericana, San Francisco, y el segundo en la costa mexicana, Mazatlán. Se crearon también nodos estratégicos que fueron Panamá, Acapulco y Salina Cruz, y nodos secundarios en Guaymas, La Paz, Manzanillo, San Blas y Santa Rosalía y los puertos de escala, Altata, Bahía Magdalena, Ensenada, Topolobampo, Puerto Ángel, Tonalá y San Benito. En esta forma los puertos mexicanos fueron fundamentales en la articulación entre San Francisco y Panamá y el Atlántico.

Las rutas marítimas que conectaron el Pacífico y el Atlántico se incrementaron gracias a la conclusión de las líneas férreas transcontinentales norteamericanas y las líneas férreas mexicanas se conectaron con las norteamericanas, poseyendo además un sistema bancario. El subsidio que otorgaron los gobiernos a las compañías de vapor expandió el comercio de San Francisco a China así como el comercio de San Francisco a Nueva York, vía el istmo de Panamá.

Los nodos estratégicos de San Francisco y Mazatlán, además de poseer una infraestructura desarrollada con un avance industrial variado y extensivo, tienen un alto movimiento marítimo de altura y cabotaje y un alto volumen de exportación e importación, poseyendo además un sistema bancario. Estos nodos son los que algunos economistas definen como polos de crecimiento.

La gran diferencia que hay entre los nodos estratégicos y los secundarios, de los cuales siete están en México y uno de ellos es Panamá, es que utilizan diferentes rutas internacionales y nacionales y su actividad más importante son las exportaciones mientras son limitadas las importaciones, pero ambas poseen una infraestructura adecuada para el movimiento portuario. Lo que diferencia esencialmente los nodos estratégicos y secundarios de los puertos de escala es que el volumen comercial es variable mientras es muy limitada la diversidad en los puertos de escala.

Karina Busto ha realizado un gran esfuerzo para ilustrar la importancia de los puertos primarios que son, como se dijo, aquéllos que poseen una estructura crediticia y bancaria. De allí que sea interesante notar que éste es el primer libro que nos muestra como la Wells, Fargo and Company y la Pacific Mail Steamship Company