

Una historia entre mar y tierra

Hipólito Rodríguez ♦

No deja de fascinar a los historiadores el Golfo de México. Un mar interior que al cabo de cientos de años de navegación se ha convertido en reservorio de miles de historias para contar.

Si bien el autor, con toda pertinencia, para no perderse en ese mar de historias, se propuso examinar un periodo específico, el siglo XIX, es preciso recordar que hay una historia anterior.

Como ha señalado el historiador cubano Arturo Sorhegui, esa prehistoria delimita las condiciones bajo las cuales se constituirían las ciudades portuarias en el tiempo por venir. De alguna manera, lo ocurrido antes del contacto con Europa prefigura o devela obstáculos que en el curso del tiempo posterior será preciso tomar en cuenta. Así, Sorhegui escribe cómo la diseminación de asentamientos colonias surge sobre las poblaciones constituidas tiempo antes:

A las peculiaridades de una proliferación—antes del cuatrocientos—de ciudades prehispánicas que no privilegiaban los grandes entornos fluviales y marítimos, o las opciones brindadas por la rueda y la domesticación de animales, se deberá sumar ahora la ocupación territorial y el surgimiento de ciudades de una naturaleza diferente, que empezaba por magnificar zonas hasta ese momento diferidas.

Como el resto de los imperios, el hispano fue eficiente en diseminar formaciones

♦ CIESAS-Golfo.
México.

Trujillo Bolio, Mario, *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México, CIESAS-Miguel Ángel Porrúa-Cámara de Diputados, 2005.

urbanas. Por medio de ellas pretendía mantener la supremacía militar, difundir la estructura administrativa dispuesta para asegurar la absorción de recursos de tierras supeditadas y estructurar una red de puertos y caminos que permitieran el conjunto de las vitales comunicaciones oceánicas y territoriales que lo hicieran posible.

El Golfo de México, como sabemos, se convirtió en el principal circuito del mediterráneo americano, circuito que, a través de dos ciudades, Veracruz y La Habana, dominó la entrada y la salida de los flujos comerciales que vinculaban al mar Caribe con Europa.

Mario Trujillo, en su obra, refiere la importancia de los vínculos que dan origen a la vida portuaria. Se trata de vínculos de diverso tipo: comerciales, políticos, administrativos, pero también, y quizá de modo más perdurable, culturales y demográficos. Estos vínculos son los que suscitan una suerte de integración regional, en la cual día a día se renueva una diversidad de relaciones: el movimiento de mercancías se acompaña del movimiento de personas y, con ellas, del movimiento de culturas, de ideologías, de saberes.

Este libro, de hecho, constituye una exploración de esos vínculos y de los frutos que esos vínculos engendraron en las orillas del Golfo. Los puertos son, como las ciudades, semillas sembradas por la actividad humana. Semillas que en el curso del tiempo han germinado y crecido gracias precisamente a la irrigación, al abono, con que el comercio y el intercambio cultural las alimentan.

Los puertos, como las ciudades, no pueden comprenderse aislados del comercio regional. Es el intercambio de productos y de personas, es el movimiento de mercancías y de poblaciones, lo que da vida a un puerto. Por ello, un puerto no puede comprenderse si no tomamos en cuenta a sus hermanos, los otros puertos, con los que sostiene un diálogo constante, una conversación permanente, un intercambio de signos, de emisión y recepción de naves, mercancías y

personas, culturas y aventuras. Un puerto es parte de una red, de un flujo: es área de suministro, escala, punto de refugio, relevo de otros puntos en el itinerario.

Por ello, también, los puertos no pueden comprenderse sin apelar al conocimiento de las regiones a las cuales sirven. La integración regional es resultado de la vitalidad de sus puertos de conexión, pues son ellos los que garantizan los flujos de bienes, de riquezas materiales, humanas y simbólicas.

Como bien señala Trujillo, citando a un gran historiador, Eric van Young, los intercambios que integran, que mantienen unidos a los puertos, pueden clasificarse en diversos tipos según su importancia. De un lado, se encuentran los intercambios primarios: administración e impuestos, y los intercambios secundarios: consumo de bienes imperecederos y de lujo y flujos de capital; del otro lado figuran los intercambios terciarios, que incluyen los bienes de consumo perecedero en escala comercial y a las mismas personas, la llamada movilidad laboral y, por último los intercambios cuaternarios: consumo de bienes perecederos en pequeña escala.

Estos cuatro tipos de intercambios contribuyen a mantener con vida a los puertos y, a través de ellos, suministran los flujos con los cuales las regiones, los territorios, articulan sus metabolismos, sus estructuras económicas, políticas y culturales. Por supuesto, la diversa escala, la diversa magnitud de cada uno de esos intercambios suscita una vinculación más o menos frecuente, más o menos profunda, más o menos perdurable, entre los puertos y sus regiones.

Sobre esta base ha de comprenderse mejor la importancia, el interés, de una historia abocada a reconstruir el devenir de estos puntos articuladores de las regiones del Golfo. Los puertos comienzan por ser al principio como una pequeña espina instalada en la piel de los territorios. Sólo al cabo de años de penetración esa espina logra introducirse en

la carne de las islas, de los continentes, generando paulatinamente una red, un flujo circulatorio, suscitando la articulación de las regiones, inaugurando vehículos, infraestructuras, propiciando la formación de caminos, carreteras, ferrocarriles, por donde drenan las riquezas generadas por cada territorio.

Mario Trujillo ha recuperado para nosotros una historia fundamental. La historia de nuestro litoral más antiguo, la historia de los puertos del Golfo. Y para ello ha tenido que acudir a la geografía, al conocimiento de la naturaleza del espacio, de los desafíos del ambiente. Pues el fundar puertos, el habilitar muelles, el proteger esos puntos de embarque y desembarque, exige una lucha con el medio, una lucha con los elementos, con el mar y los meteoros, con los ríos y humedales, pero también con las amenazas de origen humano.

Los puertos, por su naturaleza, son puntos donde se concentran, de modo intermitente, grandes riquezas. En consecuencia, los esfuerzos por proteger estos almacenes a la orilla del mar han exigido gran cantidad de obras, tanto de índole militar como en el terreno de las infraestructuras. La historia de los puertos, por ello, exige poner atención a los desafíos que el sistema natural opone a la voluntad humana por amparar y guarecer las naves y las riquezas que ellas transportan.

Mario Trujillo muestra con minucia la multiplicidad de coacciones que planteó el medio natural a la construcción de puertos. La naturaleza del mar, la estructura del litoral, los escasos fondos, obligaban a constituir puertos artificiales. Pero no sólo son las restricciones del medio físico, también las coacciones del medio social empujaron a construir puertos. Siendo los puertos puntos estratégicos para el comercio y el almacenamiento de las riquezas, se hacía preciso protegerlos con edificaciones militares. Así, la historia de las

fortificaciones corre paralela a la del acondicionamiento de los puertos.

De hecho, como bien muestra Mario, el orden político moldea la propia configuración del litoral. Guerras, intervenciones militares, incursiones corsarias, una multiplicidad de amenazas embarcaron a los puertos del Golfo en proyectos de arquitectura militar.

Sin embargo, el orden político no sólo dejó impronta en el espacio defensivo; también dejó sentir su huella en un conjunto de normas que contribuyeron a estructurar el devenir de los puertos. Tratándose de puntos por donde entraba y salía la riqueza colonial, las autoridades definieron legislaciones, competencias, estructuras aduanales, una diversidad de medidas orientadas a refrenar el contrabando, la corrupción, los fraudes y, en última instancia, el libre comercio.

En las páginas de su historia, Mario Trujillo nos hace ver que no podemos comprender su devenir de manera aislada. Lo que ocurra con un puerto afecta a los demás. Y ello es así en la medida en que los puertos son eslabones de un comercio, de un mercado. Ninguno de ellos se dejará bloquear sin consecuencias. Los puertos nacen, fallecen, renacen, al calor del movimiento mercantil. Apenas un puerto es cerrado, otro es abierto, a fin de ofrecer al comercio una válvula de escape.

Así, aprendemos que los puertos son válvulas que regulan la relación entre el interior y el exterior de una nación, puntos por donde fluye la economía y la política de un territorio. Los puertos son extremos de un flujo que corre por caminos, carreteras, ferrocarriles: son el límite que articula mercados: locales, regionales, mundiales.

Sensibles a la historia económica y militar, también el desarrollo de las infraestructuras de transporte contribuye a redefinir a los puertos. La historia de la navegación plantea exigencias a la propia organización portuaria: a

veces es necesario dragar, reconstruir los muelles, constituir canales.

En tanto puntos estratégicos, ya que son el vehículo de las comunicaciones con el exterior, los puertos son blanco privilegiado de las confrontaciones armadas: al cerrarlos, se cancela y castiga la actividad económica de una región; se interrumpe o mata un flujo vital. No es por ello casual que sean rehenes, objeto de secuestros armados.

Tal vez uno de los aspectos que más conviene destacar del trabajo histórico que nos ofrece Mario Trujillo en esta obra consiste en su aporte a la historia regional del Golfo. La dinámica de los puertos es un aspecto fundamental, clave, para comprender la historia de los espacios económicos que se fueron configurando en las márgenes del Golfo de México en el curso del siglo XIX. Tampico es una pieza central del devenir de Monterrey y San Luis Potosí. Tecolutla explica la micro historia del Totonacapan. Tuxpan forma parte del devenir de Puebla. Veracruz explica los avatares de Xalapa. Coatzacoalcos contribuye a entender la historia del istmo. Progreso es parte esencial de Mérida. Veracruz, el gran puerto del Golfo, es el gran estructurador del conjunto regional. Hasta la fecha.

En su conjunto, los puertos son arietes regionales. Abren o cierran válvulas para que un territorio pueda prosperar o decaer. Sin Campeche o Isla del Carmen, no podremos entender cómo se drenó la riqueza de los bosques de la Lacandona. De alguna manera, la historia de las costas es inseparable de la historia de las montañas. Lo que ocurre en las partes altas exige observar lo que ocurre en las partes bajas. Por los puertos drena un arsenal de mercancías extraordinario: caoba, cedro, chicle, cacao, plátano, ganado vacuno, añil, tabaco, frijol, cueros, hule, copra, pimienta, henequén, etcétera.

Al reconstruir la historia de los puertos, el autor recoge el trabajo de múltiples historiadores locales, que han hecho

la recuperación del proceso de cada espacio portuario y su micro región. Ahora podemos apreciar, con otra perspectiva, el largo trabajo realizado por numerosos y destacados historiadores que han estudiado diversos fragmentos del Golfo: recordemos a González Sierra, Leopoldo Alafita, Carmen Blázquez, Mirna Benítez, Bernardo García, Minerva Escamilla, entre tantos otros. A ellos, y a las regiones, la obra de Mario Trujillo brinda un servicio. Ahora toca a los lectores disfrutar de este compendio, de esta visión abarcadora.☞