

dos ni en el mismo momento se levantaron, ni se involucró a toda la ciudad ni a todos sus habitantes.

Luego de afirmar que el factor religioso no fue determinante en la acción de los insurrectos, el autor da cuenta de los levantamientos populares ocurridos antes y después de la guerra para demostrar la tradición de rebeldía popular en México. Asimismo, menciona la reacción de otras poblaciones ocupadas durante el conflicto con el fin de comparar lo ocurrido del 14 al 16 de septiembre de 1847 en la ciudad de México. Concluye que aquí se conjugaron varios factores: la existencia de tensión social y la efervescencia política, las crecientes exigencias de carácter militar durante el estado de sitio, la sensación de que el ejército y el gobierno habían traicionado a la causa después de los combates en el valle y, por supuesto, la afrentosa presencia del enemigo en casa. Elementos todos que hicieron eclosión en aquellos días memorables.

Naturalmente, el texto termina con la bibliografía, la que Luis Fernando Granados titula "Fuentes", entre signos de interrogación, y lo hace seguir de un epígrafe con el que informa al lector de su conciencia acerca de la cortedad e insuficiencia de los materiales utilizados para la confección de su estudio.

Este afán exigente y erudito del autor, sin embargo, logró en *Sueñan las piedras* una investigación que sin duda constituye un aporte para la historiografía mexicana de la guerra México-Estados Unidos y para la de la ciudad de México. Una propuesta provocativa por su lenguaje y porque obliga al lector a reflexionar a partir del sistemático cuestionamiento; una propuesta novedosa por la manera de escudriñar los documentos en busca de nue-

vos conceptos y por su estilo histórico-literario. En fin, la obra es representativa del trabajo que realiza esta joven generación de historiadores mexicanos.

Laura Herrera Serna  
BIBLIOTECA NACIONAL  
DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA

Mario Trujillo Bolio, Clara Rivera A. y Carlos Ruiz Abreu (eds.), *Catálogo de fuentes históricas para el estudio de los puertos en el Golfo de México, siglo XIX*, CIESAS/CONACYT, México, 2003.

La disciplina y el quehacer de la historia conforman un amplio mosaico de posibilidades de reflexión y análisis, pero también de retos, necesidades y obstáculos. El ejercicio del historiador es buscar fuentes y huellas del pasado que le permitan argumentar reflexiones de posibles explicaciones de los determinados procesos del devenir social. En ese sentido la tarea del historiador, por lo menos, se desarrolla en dos ámbitos o espacios: la consulta de acervos ordenados y clasificados de acuerdo con los principios archivísticos, y el trabajo de rescatar, ordenar y conservar documentos.

El CD *Catálogo de Fuentes históricas para el estudio de los puertos en Golfo de México, siglo XIX* se inscribe en ambos espacios del historiador, pues constituye un esfuerzo por detectar en dónde están los documentos que ayudarán a reflexionar sobre el estado y la función de los puertos, ver esos documentos y dar un orden a los mismos, toda vez que los editores se dieron a la tarea de procesar en un catálogo los documentos de una manera accesible y diná-

mica para que otros interesados puedan obtener su información.

Este disco compacto es un catálogo de una selección de documentos (correspondencia, relaciones de viaje, reportes de aduana y recortes de periódicos, entre otros) relacionados con los movimientos marítimos en los puertos del Golfo de México. La selección se tomó de diferentes acervos entre los que destacan el Archivo General de la Nación (México) y periódicos mexicanos, españoles y cubanos.

El catálogo cuenta con estudios introductorios que hacen referencia al tipo de documentación que los autores han logrado sistematizar en las fichas que reproducen. Es de subrayar el reconocimiento que los autores hacen a otros trabajos que han presentado avances sobre el comercio, los circuitos mercantiles, las rutas de navegación y la función de los puertos dentro de estos aspectos.<sup>1</sup> A partir de esas lecturas había quedado clara la necesidad de explorar nuevas fuentes y series documentales que ayudarán en el planteamiento de líneas de investigación. De allí que los editores se dieron a la tarea de realizar esta base de datos que abre nuevas vías de trabajo para aquellos que se dedican a la reflexión de espacios de navegación y de los puertos como sujetos de investigación.

Las fuentes consultadas y sistematizadas en este trabajo derivan en nuevas rutas de investigación y ayudan a otras a arribar a puerto seguro. Lo que se enuncia a

continuación son diferentes líneas que, a partir de la consulta del CD, se podrán plantear como posibilidades de nuevos trabajos y como conclusión de investigaciones en curso. En un primer acercamiento es posible dividir estas líneas (rutas) en ocho ámbitos que están estrechamente vinculados: comerciantes, plazas mercantiles, espacios económicos, productos y zonas de origen, montos de producción, circuitos mercantiles, flujos de capital y regiones económicas.

A partir de los registros del CD es posible encontrar información sobre los círculos de comerciantes que se establecieron en los puertos del litoral del Golfo de México y que entre sí formaron complejas redes de grupos de poder que hicieron de la región un gran escenario de relaciones, vínculos, intereses y negocios, dando una muestra de la nueva dinámica de capitales en el siglo XIX. Por ejemplo, para el puerto de Veracruz se pueden investigar el origen y desarrollo de compañías vinculadas con la actividad marítima como las de C. A. Martínez, Zaldo, Callejas, Román, Cadena, García y Ritter.<sup>2</sup> Con respecto a esta última, es posible observar que su origen es compartido entre los puertos de Hamburgo y Veracruz y que

<sup>2</sup> Los grupos de comerciantes y empresarios veracruzanos han sido ampliamente trabajados por Carmen Blázquez, quien ha podido dar a conocer, por medio de la consulta de fuentes primarias notariales, el perfil de los grupos de poder, su acción política y las estrategias económicas. Al respecto véanse Carmen Blázquez, *Políticos y comerciantes en Veracruz y Xalapa, 1827-1829*, Gobierno del Estado de Veracruz/IV Centenario, México, 1992 y "Empresarios y financieros en el puerto de Veracruz y Xalapa: 1870-1890" en Clara E. Lida (comp.), *Una inmigración privilegiada: comerciantes, empresarios y profesionales españoles en México en los siglos XIX y XX*, Alianza América, Madrid, 1994.

<sup>1</sup> En este sentido habría que señalar trabajos ya clásicos dentro de la historiografía mexicana como los de Inés Herrera Canales *El comercio exterior de México, 1821 y 1875*, COLMEX, México, 1977. También el de Araceli Ibarra Bellon, *El comercio y el poder en México, 1821-1864. La lucha por las fuentes financieras entre el Estado central y las regiones*, FCE, México, 1998.

fue producto de una asociación familiar, los hermanos Carlos y Jorge Ritter, dedicados a ser concesionarios de capitales extranjeros. De esta forma, los hermanos Ritter buscaron insumos y los invirtieron en compras de propiedades, además de ser orquestadores de contratos de navegación.

Otro aspecto que se desprende del CD es la naturaleza de las plazas mercantiles. A partir de lo expuesto en estos documentos, el investigador podría establecer cuáles eran las plazas y los mercados que en esta gran región se fueron estableciendo, así como la naturaleza de las mismas. Aquí valdría la pena decir que por plazas no se entienden solamente los puertos, sino su área de influencia, tanto tierra adentro como mar afuera. Desde la clasificación de la información recabada, se pueden percibir las geografías portuarias, pero también sus ámbitos de influencia y el tipo de relaciones que entre éstos se fueron estableciendo. Un ejemplo de ello es cuando en algunas plazas se mencionan informes de otros puertos. De esta forma, en Veracruz se tenían noticias de los movimientos en La Habana, se sabía qué líneas de navegación arribaban allá, qué productos se comercializaban, etc. Siguiendo con el ejemplo de la Compañía Ritter, ésta mantenía comunicación con la plaza habanera por medio de sus contactos como las empresas de los Calvo, los Zaldo y los Todd Hidalgo,<sup>3</sup> quienes fungieron

<sup>3</sup> Sobre grupos de poder habaneros y sus vinculaciones económicas véanse María del Carmen Barcia Zequeira, *Elites y grupos de presión. Cuba 1868-1898*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1998 y "De la reestructuración a la crisis: la sociedad cubana a finales del siglo XIX", *Historia Contemporánea*, Universidad del País Vasco, núm. 19, 1999, España. También sobre la naturaleza de los grupos económicos

como representantes de sociedades de navegación como la Trasatlántica Española de Antonio López y la neoyorquina Alexander.<sup>4</sup>

En cuanto a los espacios económicos regionales es necesario advertir que la documentación conduce a la construcción de una serie de hipótesis de trabajo que resultan novedosas. La historiografía tradicional de los espacios económicos generalmente se ha centrado en la función de las plazas porteñas y su ámbito de influencia tierra adentro o sus vínculos con el comercio exterior, pero pocas veces se han presentado reflexiones y análisis de macroregiones que puedan establecer dinámicas

en La Habana se cuenta con el trabajo de Alejandro García Álvarez, "El equilibrio entre los comerciantes y la oligarquía habanera" en Bernardo García Díaz y Sergio Guerra Vilaboy (coords.), *La Habana-Veracruz. Veracruz-La Habana*, Universidad Veracruzana, Xalapa, 2002.

<sup>4</sup> Sobre la Trasatlántica de Antonio López véase Ma. Elena Hernández Sandoica, "Transporte marítimo y el horizonte ultramarino en la España del siglo XIX: La naviera Antonio López y el servicio de correos a la Antilla", *Cuadernos de Historia Contemporánea*, núm. 10, pp. 45-70; Martín Rodrigo y Alhaja, *Antonio López y López (1817-1883) primer marqués de Comillas. Un empresario y sus empresas*, Fundación Empresa Pública, Madrid, 1996. Otro trabajo sobre navegación trasatlántica es el de Jesús María Valdalisio, *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935*, Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao, 1991. Para mayores referencias sobre la Alexander and Son véase Manuel Miño Grijalva, "Tendencias generales de las relaciones económicas entre México y España" en Clara E. Lida (coord.), *Tres aspectos de la presencia española en México durante el porfiriato*, COLMEX, México, 1981, y Gabriel Aarón Macías Zapata, *La península fracturada. Conformación marítima, social y forestal del territorio federal de Quinta Roo, 1884-1902*, CIESAS/Porrúa Hermanos, México, 2002.

extensas, interconectadas y de competencias como de las que aquí pueden surgir. Por ejemplo: a partir de lo dicho anteriormente es posible observar un comportamiento de un proceso amplio que habla de la función de los puertos dentro de los grandes circuitos mercantiles, en este caso el conformado por La Habana, Progreso, Campeche, Veracruz, Tampico y Nueva Orleans (sólo por mencionar a los puertos mayores), círculo de comercio y navegación que mantenía vínculos con plazas europeas como Hamburgo, Liverpool y Cádiz; en América del Norte con Baltimore, Nueva York y Boston; y con el circuito del Caribe compuesto por Puerto Cabello, La Guaira, San Thomas y San Juan de Puerto Rico.

Por lo que se refiere a los productos y zonas de origen, los documentos de movimiento marítimo ofrecen una relación de los cargamentos de barcos, sus consignatarios y eventualmente de sus propietarios, eso permitiría establecer las trayectorias de los productos y avanzar en este sentido. La historiografía regional ha puesto de manifiesto las dinámicas de varias zonas productivas e incluso su comercialización en los asientos portefños, pero con esta información el investigador podrá seguir la trayectoria de estos productos una vez que eran embarcados y destinados a otros ámbitos de venta y consumo.

Las listas de cargamentos también cuentan con montos de exportación e importación. Los barcos informaban de sus productos y del tonelaje que en ellos se exportaba para otros mercados, con ello el historiador podrá establecer qué se producía y en dónde se producía; pero por igual, dar un paso importante dentro de la historiografía, al advertir la importancia

y el impacto dentro del comercio marcorregional.

Sin duda, con la información que se presenta en el CD se reafirma una hipótesis de trabajo que se ha desarrollado en los últimos tiempos y según la cual existe un circuito mercantil definido en el Golfo de México que estuvo vinculado con los espacios del Caribe y el Atlántico, pero que tuvo una dinámica singular. Los productos, capitales e intereses de origen regional formaron un círculo propio en el espacio formado entre los puertos de La Habana, Progreso, Campeche, Veracruz, Tampico y Nueva Orleans, pero por medio de Veracruz y La Habana mantenía conexiones con el circuito del Caribe. En estos puertos siempre se procuró que llegaran navíos cuyo origen eran Puerto Cabello, La Guaira, San Thomas, Mayagüez, Ponce y San Juan de Puerto Rico, los cuales formaron el otro circuito mercantil.

Con las fuentes indicadas en este trabajo, también será posible analizar los flujos de capitales, es decir, se podrán estudiar las transacciones e inversiones de éstos dentro de la navegación, así como los inversionistas que las realizaban. Por ejemplo, por medio de las investigaciones de Elena Hernández Sandoica y Martín Rodrigo y Alhajilla se conocía el funcionamiento y origen de la compañía de navegación trasatlántica española de Antonio López, pero ¿cómo se articuló ésta dentro de los flujos de capital regional? Tal tarea corresponderá a otro tipo de investigaciones que podrán encontrar dentro de este CD pistas para ver la articulación con capitales locales dentro de los puertos a los cuales llegaron los navíos de esta empresa, además de establecer el circuito de navegación y comercio del Golfo de México con sus puertos y sus rutas de

navegación, a partir de la información recopilada el investigador podrá observar los puertos y sus áreas de influencia mar afuera como tierra adentro, esto es, se ampliará el panorama de análisis de las regiones económicas. Valga como muestra lo siguiente: el puerto de Veracruz fue un punto de unión entre el mar y las regiones del centro del estado (como la de Xalapa y la de Córdoba-Orizaba), así como con las zonas mercantiles de Puebla y la de la ciudad de México. Es decir, la información permite acercarse a las dinámicas de estos espacios interconectados con el puerto jarocho a partir del conocimiento de quiénes eran los inversionistas y sus contrapartes, los productores frente a los comercializadores, etc. Por ejemplo, gracias a trabajos como el de Mabel Rodríguez, se tienen noticias de quiénes son los productores y trabajadores de café en las regiones de Coatepec y Córdoba, pero ahora será posible observar quiénes eran sus agentes y exportadores en los puertos y sus compradores en los mercados exteriores.<sup>5</sup> Lo mismo podrá hacerse con los cítricos, la caña de azúcar, etc. Desde hoy se podrá ver qué se producía, cómo se producía y quién lo producía, pero también hacia dónde se dirigía y cuál era su proceso dentro de los grandes circuitos.

La información recabada en el CD está dividida en dos secciones: puertos mexicanos y puertos extranjeros, además de subdivisiones en cada una, lo cual facilita la consulta de la guía de documentos y otorga posibilidades de investigaciones diver-

sas para quien la consulte. Además, los sujetos de la historia que se visualizan en esta selección documental se podrían agrupar en cuatro: puertos, comerciantes, productos y pasajeros. A partir de los documentos se cuenta con información para realizar un análisis histórico de puertos, no sólo como estructuras, sino como escenarios en donde se desarrollaba una vida de ciudad, su cotidianidad, ocupación y función dentro de la económica regional. Los comerciantes sin duda fueron de los artífices fundamentales dentro de las estructuras portuarias, pues en muchas ocasiones fueron ellos quienes proyectaron la importancia de estas plazas al interior de los grandes circuitos. Los montos y la naturaleza de los productos constituyeron la esencia de las actividades en estos puertos, pues cabría recordar que estas plazas nacieron con un carácter mercantil. La habilitación de los puertos tenía un aspecto mayoritariamente económico-mercantil y con ese fin en repetidas ocasiones fueron objeto de discusión acerca de cómo mejorarlos. Finalmente, los pasajeros figuraban como los actores principales dentro del movimiento portuario, pues fueron ellos quienes dieron una serie de tonalidades culturales y sociales a estos espacios. Conforme se consultan las fichas de este CD, el lector se percatará de que los pasajeros y su movimiento están naturalmente presentes en estos espacios. Con los barcos iban y venían productos y mercancías, pero también personas, tanto la tripulación como los pasajeros, y con ellos trayectorias de vida, usos y costumbres que otorgaron a estas ciudades un carácter cosmopolita y una gran diversidad de formas culturales. De allí que sea posible hablar de culturas portuarias heterogéneas y divergentes entre sí. La región del Golfo

<sup>5</sup> Al respecto véase Mabel Rodríguez Centeno, "Paisaje agrario y sociedad rural, tenencia de la tierra y cañicultura en Córdoba, Veracruz, 1870-1940", tesis de doctorado, Centro de Estudios Históricos-COLMEX, México, 1997.

vio llegar las migraciones europeas (franceses, italianos, ingleses y por supuesto españoles), norteamericanas y caribeñas (cubanos sobre todo).<sup>6</sup> Los viajeros e inmigrantes transitaban de una manera natural y con ellos sus costumbres que poco a poco se fueron mezclando con las ya existentes.

El CD invita a consultar esas listas de pasajeros que se anuncian, ya para establecer, mediante la procedencia y los nombres, quiénes eran, de dónde provenían, a dónde arribaron y si permanecían en esos puertos o si estuvieron de paso. Se antoja una historia cultural a partir de esta información que estará por hacerse. De aquí que este trabajo tenga un doble valor (como se anota en la presentación) cuantitativo y cualitativo, pues, ciertamente se podrá establecer en números los personajes que se movieron en las rutas, naves y puertos de la región, pero también se logrará introducir la pregunta sobre qué llevaban consigo, más allá de cosas materiales.

Para concluir, nos parece importante subrayar que son acertados y necesarios este tipo de trabajos que invitan a la consulta de fuentes novedosas para quienes están interesados en los estudios del comercio marítimo y los puertos. Este trabajo constituye un estímulo para continuar con empresas de esta naturaleza y un viento fresco para estudiosos que desean navegar por nuevos acervos.

José Ronzón  
UAM-AZCAPOTZALCO

<sup>6</sup> Véase María del Socorro Herrera Barreda, *Inmigrantes hispanocubano en México durante el porfiriato*, UAM-Iztapalapa/Porrúa Hermanos, México, 2003.

Javier Garcíadiego (estudio introductorio, sel. y notas), *La revolución mexicana. Crónicas, documentos, planes y testimonios*, UNAM, México, 2003, 408 pp. (Biblioteca del Estudiante Universitario, 138).

#### NUEVA APORTACIÓN SOBRE LA REVOLUCIÓN MEXICANA

Este libro es una antología de crónicas, documentos, planes y testimonios sobre la revolución mexicana, que van desde la crisis del porfiriato a inicios del siglo XX, hasta 1920 donde se dio la caída de Venustiano Carranza y el inicio indiscutible de la posrevolución. Lo más valioso de la antología es, sin duda, el ensayo introductorio realizado por Javier Garcíadiego, que define al proceso revolucionario como un proceso, valga la redundancia, sociohistórico con causas, desarrollo y consecuencias, que fue un hecho que duró diez años y que se manifestó en el campo bélico, pero también en el ámbito del cambio político, y cuyas repercusiones se dieron durante todo el siglo XX.

La revolución permitió el ascenso y la movilidad de los sectores medios y populares marginados dentro del sistema político y el esquema sociohistórico del porfiriato. La revolución dio por resultado la sustitución de las elites porfirianas y la reconstrucción de un nuevo Estado, encabezado por las clases medias en ascenso y apoyado por los sectores populares. Este nuevo Estado resultó ser nacionalista, autoritario, legitimado y estable, con un apoyo popular sin precedentes y dirigido por un grupo político y militar capaz, flexible y hábil. Esta circunstancia de construcción de un nuevo régimen se fue manifestando paulatinamente en el curso de la revolución, entre 1910 y 1920, dando