

Los puertos del inmigrante en México, 1884-1910



[...] siempre es estremecedor eso de zarpar rumbo a las tierras cálidas. Empieza en el muelle, aumenta un poco cuando se pasa frente a la plana y monótona costa de Florida, se vuelve perturbador en la exquisita bahía de La Habana, y en Progreso, donde uno se pasa treinta y seis horas contemplando las verdes aguas del Golfo, los tiburones insolentes y la extensión de arena y palmeras agitadas bajo el sol de Yucatán, ese estremecimiento esclaviza como una droga a la que uno sucumbe aunque no la apruebe.

Charles Malcom Flandrau, *Viva México!*, 1908

La historiografía sobre las grandes migraciones internacionales llegadas a América Latina desde Europa, Asia, África y Oceanía, que se presentaron con mayor intensidad durante las últimas dos décadas del siglo XIX y las primeras del siglo XX, generalmente ha señalado el innegable impulso que otorgó al proceso el desarrollo científico y tecnológico de los medios de transporte marítimo, que disminuyó el costo, la duración y los riesgos de la travesía, para aquellos individuos que buscaron probar mejores espacios de desarrollo allende los mares. Es por ello que, en conjunción con otros factores, como las políticas públicas liberales que alentaban el arribo de inmigrantes y capitales externos a suelo americano, a partir de la octava década del siglo decimonónico fue más evidente un incremento en el volumen y la intensidad de los trasvases de individuos y caudales entre distintos continentes. No resulta extraño entonces comprender las razones por las cuáles en el imaginario del inmigrante de aquel entonces —sellado incluso por el cine, la literatura y no pocas series televisivas—, generalmente se aludiera a populosas estaciones portuarias, en las que se presentaban individuos de muy diversas características étnicas y culturales; maletas y bultos, que servían de asiento para resistir las largas horas de espera como preludeo de la partida o la admisión; cubiertas, camarotes y escalinatas de múltiples buques trasatlánticos, diferenciados

* Dirección de Estudios Históricos, INAH.

F. 14
SERVICIO DE MIGRACION
REGISTRO DE EXTRANJEROS

NUM. 13430
7905

SE EXPIDE EL 29 DE ABRIL DE 1907

A Bellón Anselmo

CONSTITUCION FISICA: Grave COLOR: Blanco
ESTATURA: 175 OJOS: Azul
PELO: Capitado como CEJAS: Abundante
GUBIERNOS: Abundante NARIZ: Recta
MENTON: redondo BIGOTE: Abundante
BARBA: Abundante SEÑAS PARTICULARES: Abundante

DATA COMPLEMENTARIA
EDAD: 63 AÑOS FECHA EN QUE NACIO: 1844
ESTADO CIVIL: viudo PROFESION, OFICIO U
OCUPACION: Comerciante
IDIOMA NATIVO: Francés OTROS IDIOMAS
QUE HABLE: español
LUGAR Y PAIS EN QUE NACIO: Barcelona, España
NACIONALIDAD ACTUAL: Francés
RELIGION: católico RAZA: blanca
LUGAR DE RESIDENCIA: México, D. F.
NOMBRE Y DOMICILIO EN MEXICO DE PERSONAS QUE PUEDAN DAR REFERENCIAS DEL INTERESADO: Av. 10 de Sept. 51

QUIEN ENTRÓ EN MEXICO POR: Veracruz, 5 de
EL 6 DE: Mayo de 1907

(FIRMA DEL PORTADOR)
Anselmo Bellón

(FIRMA DEL FUNCIONARIO DE MIGRACION)
J. J. J.

290

por clase social y costo pecuniario y, claro está, sórdidas estaciones sanitarias y migratorias establecidas en puertos y fronteras, cuyos médicos y funcionarios definían el destino de los hombres y mujeres que vislumbraron un futuro más próspero, acariciando el llamado “sueño americano”.

En México, durante el mismo lapso y proceso, las aduanas marítimas y estaciones sanitarias establecidas en Veracruz, Progreso, Manzanillo, Mazatlán o Salina Cruz sólo fueron el escenario por donde descendían escalinatas de portentosos buques transatlánticos, ocasionalmente algunas decenas de inmigrantes, puesto que el volumen de los trasvases llegados al territorio nacional nunca fue masivo —y difícilmente podría asemejarse al intenso tráfico migratorio que recibió la legendaria isla Ellis, en Nueva York, para los que arribaban a Estados Unidos o la que recibió el Hotel de los Inmigrantes, en el caso de Buenos Aires, al sur del continente—. En dichas instalaciones portuarias también se registró y a veces incluso seleccionó a los individuos que optaron por buscar mejor fortuna en tierras mexicanas durante el ocaso del siglo XIX y la alborada del siglo XX.

Distintos trabajos monográficos sobre los extranjeros en México reconocen a Veracruz como principal puerto de ingreso de los inmigrantes transoceánicos, —cuya importancia inicia desde el periodo colonial y decrece hasta bien avanzado el siglo XX—,¹ y se han señalado también algunas estimaciones que refieren a los puertos de ingreso privilegiados por algunos con-

tingentes, diferenciados por su origen étnico o nacional, o han recogido un amplio número de anécdotas y experiencias personales mediante entrevistas, memorias o diarios. No obstante, hasta el momento poco se ha avanzado en una visión general y comparativa que aborde la problemática del transporte marítimo como motor de la migración y contraste el influjo de cada uno de los puertos de ingreso de los inmigrantes en la historiografía mexicana. Es por ello que el hallazgo de algunas series

estadísticas escasamente explotadas, que dan cuenta sobre la nacionalidad, monto, procedencia, destino y fecha de internación o salida de los pasajeros extranjeros que traspasaron las fronteras marítimas del país durante el Porfiriato, reforzadas mediante el apoyo de distintas descripciones, memorias y notas de prensa de la época, nos permitirán incursionar en dicha historia que será el objetivo del presente artículo.²

Por razones de orden, y debido a la amplitud del tema, sólo se abordarán algunos aspectos destacados del periodo 1880-1910, definido en cierta medida por la cobertura de las series estadísticas disponibles y por el auge migratorio que vivió México en aquellos años, debido a un conjunto de políticas públicas liberales que alentaban la inmigración extranjera, la apertura económica al exterior y los avances científicos y tecnológicos. En un primer momento, se perfilarán las obras de infraestructura portuaria realizadas en aquel entonces, que en gran medida permitieron el arribo de grandes navíos transatlánticos y facilitaron el traslado de inmigrantes internacionales hacia el territorio nacional. En un segundo momento, se abordará la importancia y nacionalidad de las líneas navieras que realizaban el tráfico marítimo de altura y cabotaje; luego se presentará una valoración de las cifras globales de los pasajeros consignados en las estadísticas anuales de la época y, por último, se buscará reconstruir las rutas seguidas por dis-

² Cabe señalar que algunos de los aspectos atendidos con mayor detenimiento en este artículo se apuntaron en Delia Salazar Anaya, *Las cuentas de los sueños. La presencia extranjera en México a través de las estadísticas nacionales, 1880-1914*, México, Instituto Nacional de Migración-Centro de Estudios Migratorios /INAH/ DGE Ediciones, 2010.

¹ Sirve como ejemplo el libro editado por Carlos Martínez Assad, *Veracruz. Puerto de llegada*, México, H. Ayuntamiento de Veracruz, 2000.

tintos flujos migratorios de acuerdo con su nacionalidad de origen, móvil de partida y llegada a México.

Las obras de infraestructura

Si bien la red ferroviaria nacional consolidada a partir de la década de 1890 aceleró la carrera migratoria en México, facilitó de igual manera los trasvases de población en la frontera norte, al reducir el costo y la duración de los traslados y estimular la llegada de capitalistas, técnicos y jornaleros extranjeros encargados de la traza, construcción y operación de los llamados “camino de hierro”.³ Los litorales del Golfo de México y el mar Caribe, así como del Océano Pacífico, también fueron escenarios en donde fluyeron propios y extraños gracias al desarrollo portuario apuntalado por el gobierno federal durante la época. A ello contribuyeron los trabajos de remoción y reacondicionamiento de los principales puertos marítimos del país, que constituyeron, por así decirlo, el segundo proyecto modernizador de las comunicaciones del régimen porfiriano, una vez que, desde el inicio de su vida independiente en México no se habían dado las condiciones propicias para expandir o crear puertos naturales y artificiales, que ofrecieran la profundidad suficiente para facilitar el arribo de grandes buques mercantes.

De tal forma, en concordancia con toda una política que pretendía posicionar a México en el concierto de las naciones más desarrolladas de mundo, las radas de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos, Progreso y Campeche en el Golfo de México, y las de Mazatlán, Guaymas, Manzanillo, Salina Cruz y Acapulco en el Pacífico, vieron durante aquellos años la rehabilitación o construcción de modernos muelles, diques, varaderos, rompeolas, bodegas, así como de flamantes y suntuosos edificios en donde debían alojarse las oficinas de las aduanas marítimas. Obras públicas de enorme inversión que naturalmente se acompañaban de la introducción de la luz y energía eléctrica, la instalación de líneas

³ Véase Delia Salazar Anaya, “Ferrocarriles e inmigración internacional en el norte de México, 1880-1914”, en R.B. Brown (coord.), *El impacto del ferrocarril en Chihuahua, Ciudad Juárez, Chihuahua*, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 2009, pp. 75-112.

telegráficas, la habilitación o renovación de faros y la introducción de otros instrumentos marítimos o del mobiliario requerido para la operación y atención de los usuarios.⁴

Los edificios de las aduanas portuarias del país en aquel entonces, construidos con los más suntuosos materiales —a veces importados del exterior pieza por pieza, como el de Tampico—, fueron ejemplo de la modernidad porfiriana y aparecieron fotografiados y descritos con particular diligencia en muy diversos impresos que contenían descripciones geográficas y que sirvieron como elementos de promoción y fomento económico del régimen porfirista.⁵ Pero más allá de su resonancia, en muchos de los proyectos de modernización portuaria emprendidos en aquella época, el capital externo no tuvo una participación tan importante en el financiamiento de las acciones materiales como sí lo tuvo en el desarrollo ferroviario que se presentó en el mismo lapso, en vista de que estos rubros eran parte de la obra pública financiada por el erario federal y algunas veces por los gobiernos locales.⁶ No obstante, los trabajos requeridos para la rehabilitación de los puertos generalmente fueron encargados o concesionados a diversas empresas de contratistas extranjeros.⁷

⁴ Inés Herrera Canales, “La circulación (comercio y transporte en México entre los años 1880-1910)”, en Ciro Cardoso (coord.), *México en el siglo XIX, 1821-1910. Historia económica y de la estructura social*, México, Nueva Imagen (Serie Historia), 1994, p. 446. Véase también Fernando Paz Salinas, *La política económica del Porfiriato*, México, INEHRM, 2000, pp. 24, 50, 68 y 69.

⁵ Véase como ejemplo: J.R. Southworth, *Veracruz lustrado*, México, Edición del Gobierno de Veracruz-Llave, 2007, edición facsimilar de la publicada bajo el título: *El Estado de Veracruz-Llave. Su historia, agricultura, comercio e industrias en inglés y español*, México, octubre de 1900.

⁶ En las obras portuarias el financiamiento federal se obtuvo básicamente del endeudamiento interno y externo o bonos de las reservas del tesoro. Gloria Peralta Zamora, “La hacienda pública”, en Nicolau D’Olwer, Fernando Rosenzweig, et al., *El Porfiriato. La vida económica*, Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia moderna de México*, México, Hermes, vol. 7, 1965, pp. 957, 969 y 972.

⁷ Algunos naturalmente sólo se quedaron en proyectos frustrados. Tal fue el caso de uno que obtuvo un empresario constructor de ascendencia francesa, J.B. Eads, que la prensa del periodo señaló. “Ha traído, según se dice, un proyecto para formar en Veracruz un gran puerto. Que tenga éxito”, en *El Diario del Hogar*, 30 de noviembre de 1881, p. 3.

Si sirve como ejemplo, las grandes obras portuarias —por largo tiempo esperadas y multicitadas en la prensa como las más ambiciosas de la administración liberal—, llevadas a cabo en los puertos de Veracruz, Salina Cruz o Coatzacoalcos, estuvieron en manos de la empresa británica S. Pearson & Son, que también obtuvo dos de los contratos más importantes de su tiempo: la construcción del desagüe de la ciudad de México y del ferrocarril de Tehuantepec.⁸ Otra empresa británica, accionista también del Ferrocarril Central Mexicano, llevó a cabo las obras portuarias de Tampico, mientras que un empresario estadounidense tuvo a su cargo las obras de Manzanillo. Otros proyectos menores se otorgaron a distintos contratistas nacionales y extranjeros, mediante los cuales se llevaron a cabo acciones en Acapulco, Progreso, Guaymas, Villahermosa (San Juan Bautista) y Campeche.⁹

Algunos puertos fueron habilitados con la participación de empresas privadas, aunque el gobierno federal no dejó de aportar recursos —incluso muy superiores— en el impulso de algunos esperanzados proyectos de colonización extranjera y nacional, como fue el caso

⁸ La descripción puntual de la obra del puerto de Veracruz puede consultarse en Priscilla Connolly, *El Contratista de don Porfirio. Obras públicas, deuda y desarrollo desigual*, México, FCE/El Colegio de Michoacán/UAM Azcapotzalco, 1997, pp. 327-379. Sobre Coatzacoalcos y Salina Cruz, que formaban parte de las obras de Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, véase José Ruiz Cervantes, “Promesas y saldos de un proyecto hecho realidad (1907-1940)”, en Leticia Reina Aoyama (coord.), *Economía contra sociedad. El Istmo de Tehuantepec*, México, Centro de Estudios Históricos del Agrarismo en México / Gobierno del Estado de Tabasco / Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca / Nueva Imagen, 1994, pp. 25-117. Sobre otros puertos: Mario Trujillo Bolio, *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México, Cámara de Diputados. LIX Legislatura / CIESAS / Miguel Ángel Porrúa, 2005.

⁹ Priscilla Connolly, *op. cit.*, pp. 90-93. Cabe señalar que, en mayo de 1881, el ejecutivo solicitó al Congreso la autorización para contratar la construcción de las obras necesarias para el servicio marítimo de los puertos del Golfo y el Pacífico. También se acordó el otorgamiento de concesiones a empresas encargadas de la construcción de muelles, ferrocarriles especiales, almacenes y máquinas para carga y descarga. Manuel Dublán y José María Lozano, *Legislación Mexicana ó colección de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia á la República*, México, Imprenta del Comercio, 28 de mayo de 1881, vol. 14, pp. 768-769.

de la habilitación del puerto de Todos Santos —hoy Ensenada— en el Distrito Norte de Baja California, en donde la Compañía Internacional y la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización debieron realizar distintas acciones de trazado, habilitación e infraestructura urbana y portuaria.¹⁰ En el Territorio Sur de la misma península, la Compañía minera francesa El Boleo, acondicionó el puerto de Santa Rosalía para embarcar y desembarcar sus productos, como parte de sus compromisos contraídos con el gobierno federal bajo el traspaso de una concesión como colonia minera.¹¹ De igual forma, en Sinaloa, en 1902, se abrió Topolobampo como puerto de altura para la introducción del material ferroviario que importaba la empresa Kansas City Mexico and Oriente, que también iniciaba los trabajos de construcción de un ferrocarril que vincularía a la frontera norte con el Océano Pacífico, así como los productos requeridos para el establecimiento de los colonos estadounidenses que formarían parte del proyecto.¹²

A la par que se desarrollaron grandes arreglos portuarios, también se iniciaron obras públicas dirigidas al saneamiento e infraestructura de las poblaciones ubicadas en las costas, tales como pavimento, alumbrado, agua potable, drenaje y otras labores de canalización hidráulica.¹³ Aunque las obras de saneamiento vinieron a subsanar una apremiante necesidad nacional, en los puertos resultaban más que indispensables para disminuir los efectos de enfermedades endémicas y epidémicas que asolaban a la población y que habían sido especialmente virulentas entre los forasteros.¹⁴

¹⁰ David Piñera Ramírez, *Los orígenes de Ensenada y la política de colonización*, México, Universidad Autónoma de Baja California / Gobierno del Estado de Baja California / Grupo Cultural Septentrión, 1991, pp. 84-87.

¹¹ *Ibidem*, p. 85. Alberto Leduc, Luis Lara y Pardo y Carlos Roumagnac, *Diccionario de geografía, historia y biografía mexicanas*, París, Imprenta de la Vda. de C. Bouret, 1910, p. 892.

¹² Sergio Ortega Noriega, *Breve historia de Sinaloa*, México, El Colegio de México / Fideicomiso Historia de las Américas / FCE (Disco compacto), 1998, s.p.

¹³ Inés Herrera Canales, “Veracruz, puerta del comercio exterior mexicano”, en *Veracruz. Primer puerto del Continente*, México, Gobierno del Estado de Veracruz-Llave / Fundación ICA, 1999, p. 182.

¹⁴ Los puertos eran zonas en donde los factores ecológicos se

Al respecto, un estudioso señalaba que la condición de la ciudad de Veracruz “[...] era tal, que los viajeros no extraños a la insalubridad evitaban la antigua ‘tumba de los españoles’ y si tenían que permanecer en ella unos días u horas antes de embarcarse, si no se enfermaban, escribían relatos de su aventura y haber escapado al peligro del ‘vómito negro’ [fiebre amarilla]”. Aún con los adelantos en materia higiénica y sanitaria, las estadísticas de la época no dejaban de señalar el enorme impacto de las enfermedades epidémicas y endémicas durante el Porfiriato. Tal fue el caso de Tamaulipas en 1906, en donde la “fiebre intermitente” y “la caquexia palustre” (paludismo y malaria), especialmente virulentas en el puerto de Tampico, se distinguían como las principales causas de la mortalidad de los habitantes del estado.¹⁵ En Mazatlán, una epidemia de peste bubónica promovió que el Consejo Superior de Salubridad¹⁶ creara nuevos lazaretos y controlara el ingreso y la salida de individuos de la población a fin de controlar la propagación de la mortífera enfermedad, cuyo contagio en más de un caso se atribuyó a los inmigrantes chinos que llegaban por las radas del Pacífico mexicano, muchos de los cuales arribaron a la región bajo contratos penosos por la necesidad de mano de obra que requerían las empresas encargadas de la construcción de ferrocarriles y la habilitación de puertos, así como distintas obras de infraestructura hidráulica.¹⁷

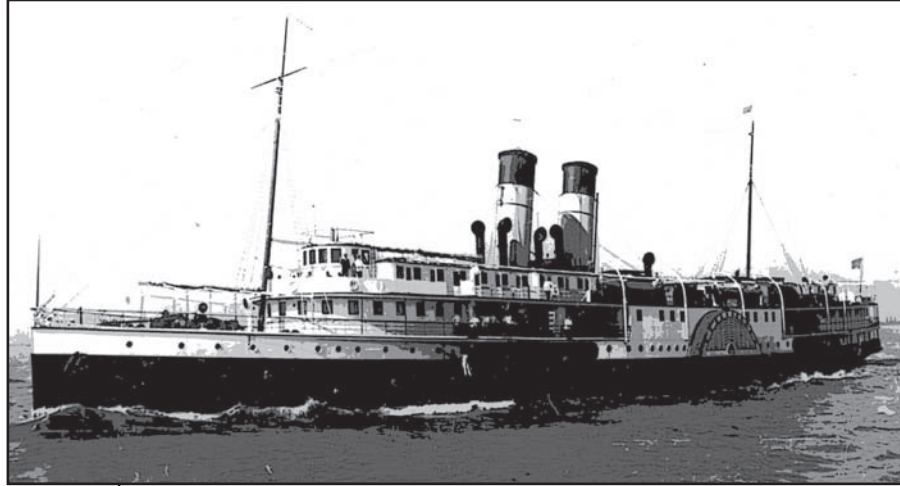
Claro está, los promotores de la inmigración y la buena imagen de México en el extranjero también hacían esfuerzos para demostrar que en el país se toma-

unían a los biólogos y permitían una mayor propagación de las enfermedades epidémicas y endémicas, en especial la fiebre amarilla, el paludismo o la tifoidea. Miguel E. Bustamante, “La situación epidemiológica de México en el siglo XIX”, en Enrique Florescano y Elsa Malvido (comps.), *Ensayos sobre la historia de las epidemias en México*, México, Instituto Mexicano del Seguro Social, 1992, vol. II, pp. 436 y 426.

¹⁵ Dirección General de Estadística, *Anuario estadístico del estado de Tamaulipas*, 1 de enero de 1906, p. 47.

¹⁶ Órgano encargado de la normatividad y vigilancia de la sanidad en el Distrito Federal y los puertos y fronteras federales en aquel entonces.

¹⁷ *El Contemporáneo*, de San Luis Potosí, 10 y 14 de abril de 1902, pp. 2 y 3.

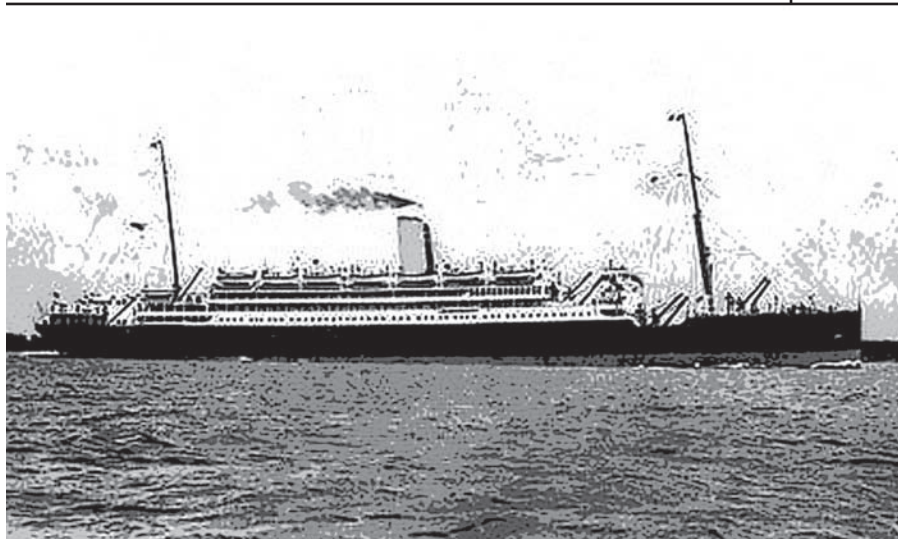


ban las medidas higiénicas y sanitarias necesarias para controlar las enfermedades infecciosas, al tiempo que trataban de demostrar que los migrantes internacionales venían a subsanar la sentida “carencia de brazos” —como se decía en la época—, y no eran portadores de enfermedades. Así como muestra, en febrero de 1908, ante un rumor sobre un brote de fiebre amarilla en México, el rotativo *El Diario* pretendía desmentir que los trabajadores asiáticos transmitieran distintos males, señalando: “El Médico de la Delegación Sanitaria en el puerto de Santa Rosalía, Baja California, dio aviso de que el 29 del pasado fondeo el vapor ‘Tunquis’ conduciendo a bordo 458 inmigrantes chinos, con destino a la negociación minera El Boleo. Después de un minucioso examen se vio que todos los inmigrantes se hallaban en buen estado de salud.”¹⁸

No obstante, durante el periodo que nos ocupa, en la literatura de viajeros extranjeros se llegó a observar un importante cambio de percepción sobre la condición de los puertos marítimos del país, debido al impacto de las obras públicas. Al respecto, el francés Ludovic Chambón escribió: “Veracruz ya no es la ciudad innoble y maloliente que se ha descrito desde la Conquista. Veracruz ya no es la metrópoli de la fiebre amarilla. Gracias a los trabajos de saneamiento y a la desaparición de las murallas que antes la sofocaban, ahora se puede pasear en las calles limpias y llenas de aire.”¹⁹ Con igual admiración, el italiano Adolfo Dollero, en 1910, señalaba que al llegar a Veracruz, “en

¹⁸ *El Diario*, 7 de febrero de 1908, p. 8.

¹⁹ Ludovic Chambon, *Un gascón en México*, México, Conaculta (Mirada viajera), 1994, pp. 127-128.



vez de la sucia población de antaño, cuyas calles se veían invadidas muy seguido por esa inmundas aves de rapiña denominadas ‘zopilotes’ (*Catharthes papa*), se encontraba una ciudad moderna, pavimentada de asfalto, con luz eléctrica, tranvías eléctricos, drenaje, servicio de agua potable y unos 40 000 habitantes aproximadamente”.²⁰

Sobre el puerto de Progreso —segunda rada en importancia en cuanto al arribo de extranjeros al país como veremos más adelante—, la opinión de los viajeros era un tanto menos elogiosa, por su precaria infraestructura natural y material. El mismo Chambón —al narrar su arribo por tan importante puerto yucateco— señalaba: “Los barcos anclan a dos kilómetros de la playa porque el mar es abierto. Todo lo que recibe Yucatán pasa por Progreso (que es más bien un desembarcadero que un puerto).”²¹ Las condiciones de salubridad, los estragos de la fiebre amarilla, el paludismo o la malaria y, aún el agreste comportamiento del personal encargado del traslado y atención de pasajeros en los puertos de México, no dejó de llamar la atención de uno que otro fuereño, más aún cuando se trataba de navíos de cabotaje, que sólo fondeaban en aguas nacionales. El mismo crítico francés contaba:

En Progreso me embarqué hacia Isla del Carmen en un barco poco confortable a bordo, sin mantel en la mesa, sólo una sábana en la litera, el capitán y sus oficiales baja-

²⁰ Adolfo Dollero, *México al día (impresiones y notas de viaje)*, México, Librería de la Vda. de C. Bouret, 1911, p. 614.

²¹ Ludovic Chambón, *op. cit.*, p. 32.

ban al comedor en mangas de camisa y bebían a chorros. Todo se hacía con tal menosprecio hacia los pasajeros y la pulcritud, que con los recuerdos de este viaje me sería fácil reconstruir la vida de los terribles corsarios que surcaban los mares en los viejos tiempos de la Isla de la Tortuga.²²

Tal vez por este panorama ambivalente, la renovación de los puertos no sólo cubría una necesidad nacional —en gran medida asociada a las condiciones de higiene y salubridad—, sino que también formó parte de un proyecto económico y político mayor, encabezado por la elite política y económica que suponía la existencia de una abrumadora gama de recursos nacionales en el territorio mexicano, pero que era incapaz de explotarse por la enorme carencia de brazos y capitales en algunas regiones del país. No en vano, durante el periodo el gobierno porfirista lanzó toda una campaña propagandística —muy difundida en la crónica de viajeros, la prensa periódica e innumerables descripciones geográficas—, que pretendía mostrar las obras portuarias como sinónimo de avance, modernidad y estímulo a la inmigración y la inversión externa. Claro, en estas descripciones se evidenciaba el optimismo extremo de las elites progobiernistas y no pocas alabanzas. Si sirve como ejemplo, en 1907 durante la inauguración de las obras portuarias de Salina Cruz y Coatzacoalcos, que acompañaban al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, se levantó un arco triunfal para recibir al primer mandatario y a su comitiva que, según el rotativo *El Diario*, decía: “Ruta del Istmo Mexicano, puente comercial del mundo, la profecía de Humboldt realizada por la energía y previsión del General Díaz.”²³

No es de extrañarse que, en la búsqueda de ver consumada “la profecía” del sabio alemán Alejandro de Humboldt —quien llegó a la Nueva España al finalizar el periodo colonial y a quien se le atribuyó la noción de asemejar al territorio nacional como un “cuerno de abundancia”—, en cada proyecto de infraestructura urbana, el gobierno federal y los gobiernos estatales contribuyeran a tan ambiciosa empresa mediante jugosas con-

²² *Ibidem*, p. 55.

²³ *El Diario*, 24 de enero de 1907, p. 1.

cesiones otorgadas a empresas privadas que pretendían apuntalar “la buena marcha de la nación”, aunque en su mayoría dichos privilegios casi siempre se asignaron a las compañías extranjeras que también habían recibido los contratos para la construcción de las grandes obras portuarias. Nuevamente las más portentosas obras cayeron en manos de la firma S. Pearson & Son., como fue el caso de distintas acciones de infraestructura urbana llevadas a cabo en Veracruz, Coatzacoalcos, Salina Cruz y Mazatlán, en tanto que otra compañía británica llevó a cabo las del puerto de Tampico.²⁴

En la realización de dichas acciones las empresas contratistas —al igual que había sucedido en los trabajos ferroviarios— requirieron de los conocimientos y la colaboración de distintos ingenieros y técnicos especializados de origen europeo o estadounidense —que llegaron al país en condiciones laborales privilegiadas—, así como de un interminable caudal de inmigrantes asiáticos y caribeños en carácter de jornaleros, encargados de llevar a cabo los trabajos más pesados vinculados al acondicionamiento de los puertos o la construcción de canales, caminos y otras tantas obras públicas y privadas.²⁵ Fueron así los “motores de sangre” que contribuyeron a la modernidad porfirista, como señaló González Navarro en no pocas de sus obras clásicas al respecto.²⁶

Si sirve como ejemplo del trato diferencial que recibieron muchos inmigrantes externos en aquel entonces, en Veracruz, la empresa del contratista británico Weatman Pearson empleó los primeros terrenos ganados al mar, para construir las adecuadas habitaciones en las que residieron temporalmente los ingenieros y técnicos extranjeros encargados de la dirección y ope-

ración de las grandes obras portuarias,²⁷ en tanto que los jornaleros asiáticos o caribeños vivían en barracas con escasa infraestructura. Unos y otros inevitablemente se enfrentaron a algunas calamidades y complicaciones por el clima y el embate de enfermedades infecciosas. El propio empresario británico, no sin falsa modestia en la ceremonia inaugural de Salina Cruz, también señaló:

[...] después de siete años de trabajos, ambos puertos y el ferrocarril, están concluidos para poder despachar el primer cargamento en el tráfico internacional [...] sobra que diga aquí, que estos años fueron años de trabajos rudos y casi insuperables y cuya descripción omito. Durante los primeros años, la empresa tenía que manifestarse agradecida cuando pasaba siquiera un día sin que no tropezara con dificultades y contratiempos inesperados, dificultades que son inherentes a toda gran obra de este género en las regiones tropicales, y sólo después de sufrir grandes penalidades y arrastrar sacrificios personales a los que nos sometimos con gusto y paciencia y poniendo en juego la energía a la que ha servido de glorioso ejemplo, vuestra gran carrera, señor general Díaz, se ha logrado obtener los resultados que al fin vemos.²⁸

Las compañías transportistas

El mejoramiento y saneamiento de la infraestructura portuaria, al mismo tiempo que se abocó a incrementar el tráfico mercante, facilitó además el traslado de inversionistas, ingenieros, técnicos, marinos, jornaleros y empleados de confianza de diversa índole y ascendencia nacional hacia las zonas costeras, vinculados a tan importantes contratos. Durante los gobiernos de Juárez y Lerdo y con mayor intensidad durante la sucesivas administraciones de Díaz y el interregno de Manuel González, los artífices de la política económica nacional otorgaron todo tipo de concesiones y subsidios a distintas compañías navieras, con el objetivo de mantener relativamente comunicado al país hasta la llegada del preciado ferrocarril. Ante la falta de capitalistas nacionales y debido al escaso éxito de algunas

²⁴ Priscilla Connolly, *op. cit.*, pp. 93-96; Inés Herrera Canales, “Veracruz...”, *op. cit.*, pp. 181-182.

²⁵ Su presencia también se refleja nítidamente en la composición nacional de la población extranjera consignada en los censos nacionales de 1895, 1900 y 1910 en los distritos, cantones y municipios en donde se ubicaban los puertos de Campeche y Progreso. En ellos el número de habitantes de origen inglés, sueco, suizo y estadounidense sobrepasa frente a otras minorías.

²⁶ Tal sería el caso de Moisés González Navarro, *El Porfiriato. La vida social*, en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México*, vol. IV, México, Hermes 1990 (Primera edición julio de 1957).

²⁷ Priscilla Connolly, *op. cit.*, p. 343.

²⁸ *El Diario*, 24 de enero de 1907, p. 1.

Cuadro 1. Principales empresas marítimas en el Golfo de México

Empresa y nacionalidad

Puertos que tocan los vapores

Trasatlántica Española (española)

Nueva York, La Habana, Progreso, Veracruz, Tampico, Campeche, Tuxpan, Frontera, Alvarado y Coatzacoalcos, en conexión con puertos europeos, latinoamericanos y del Norte de África.

New York and Cuba Mail Steeam Ship Company (estadounidense)
Línea directa de E. Escalante e hijo (mexicana)

Nueva York, La Habana, Progreso, Veracruz, Tampico, Campeche, Tuxpan, Laguna, Frontera, Alvarado y Coatzacoalcos.
Progreso y Nueva York

Frederick Leykand and Company o West India, and Pacific Steem Ship Co.(inglesa)

Liverpool, Veracruz, Tampico, St. Thomas, Colón, Kingston, Nueva Orleáns, Progreso, Coatzacoalcos, en conexión con las líneas para Barbados, Trinidad, La Guayra, Puerto Caballero, Curazao, Santa Marta, Sabanilla y Cartagena.

Mexican Lloyd Trading and Transport Co. (estadounidense)

Baltimore u otro puerto de EUA en el norte Atlántico y Veracruz u otros puertos mexicanos del Golfo.

Compañía de vapores del Atlántico y del Golfo de México (inglesa)

Mobile, Panzacola u otro puerto de EUA en el norte Atlántico, y Veracruz, Coatzacoalcos, Progreso y otros puertos mexicanos del Golfo.

Munson Steamship to Cuba and Mexico (estadounidense)

Nueva York, Filadelfia u otro puerto de EUA en el norte Atlántico y Veracruz o Tampico.

Compañía de Navegación de Olazarri (española)

Amberes, El Havre, Burdeos, Bilbao, Veracruz, Tampico, Progreso y Nueva Orleáns.

Mala Imperial Alemana (alemana)

Hamburgo, El Havre, Veracruz, Tampico, Progreso, Tuxpan, Coatzacoalcos, Frontera, Laguna y Campeche.

Línea de vapores Harrison (inglesa)

Liverpool, Veracruz, Tampico, Progreso, Tuxpan, Coatzacoalcos, Frontera, Laguna, Campeche, Barbados, Saint Thomas, Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curazao, Santa Marta, Sabanilla, Cartagena, Port-au-Price, Kingston, Colón y Nueva Orleáns.

Tabasco, Chiapas Trading Transportation Co. (estadounidense)

Veracruz, Coatzacoalcos, Frontera y uno o más puertos de los EUA, Sudamérica y Europa.

Mexican American S.S. Co. (estadounidense)

Puertos de Estados Unidos en el Atlántico y diversos puertos de México en el Golfo.

Yucatán Line Steamship Co. (estadounidense)

Nueva York, Progreso, Veracruz, Tampico y puertos del sur de EUA.

Canadiense Mexicana del Atlántico (canadiense)

Montreal, Charlottetown, Halifax, Tampico, Veracruz y Progreso.

Fuente: "Líneas de navegación contratadas para el servicio postal", en Dirección General de Estadística (DGE), *Anuarios Estadísticos, 1894-1907; Memoria de Comunicaciones y Obras Públicas, 1900-1909*, tomada de Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia de las Comunicaciones y los Transportes de México. Marina Mercante*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988, pp. 349-350. Sobre la Trasatlántica Española: 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*, México, El Colegio de México, 1981, pp. 65-70.



empresas locales, el gobierno nacional otorgó a capitalistas externos diversos estímulos, entre los que destacaban un pago en efectivo por cada viaje realizado y la exención de pago por derechos de puerto (tonelaje, pilotaje, anclaje y faro), cuando las compañías transportaran correspondencia, pasajeros o mercancías sujetas a derechos.²⁹

A largo plazo, aunque las autoridades del ramo intentaron estimular el crecimiento de una marina mercante nacional, pocos intentos tuvieron los resultados esperados por falta de capitales y tecnología suficiente, por lo que, en consecuencia, el comercio de altura tendió a estar dominado por compañías extranjeras,³⁰ mientras que en el tráfico de cabotaje fue más notoria la participación de empresas nacionales. Al finalizar el siglo XIX, las líneas navieras estadounidenses —entre los que destaca Alexander and Sons—³¹ lograron un claro control sobre el comercio exterior, ya que la mitad de los buques extranjeros que tocaban puertos nacionales pertenecían a empresas de ese país. Las líneas británicas seguían en la competencia, junto con alemanas, españolas, francesas, canadienses, belgas y holandesas.³²

Entre 1880 y 1910, el comercio exterior, del que dependía buena parte del erario estatal, se incrementó en forma considerable, multiplicándose por ocho, al tiempo que se duplicó el número de navíos que llevaban a cabo dicho tráfico.³³ A ello también contribuyó el engarce de los puertos marítimos con estaciones ferroviarias, que contaban con grandes bodegas para el almacenamiento de mercancías, con lo que paulatinamente también se favoreció el comercio interno en el territorio nacional.³⁴

Cabe señalar que desde 1882, en correspondencia

²⁹ Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia de las comunicaciones y los transportes de México. Marina mercante*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988, p. 328.

³⁰ 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*, México, El Colegio de México, 1981.

³¹ Después se denominó New York and Cuba Mail Steamship Company.

³² Véanse cuadros 1 y 2 en relación con la nacionalidad de las principales empresas navieras que obtuvieron concesiones del gobierno mexicano.

³³ Inés Herrera Canales, "La circulación...", *ed. cit.*, p. 445.

con la política de colonización de la administración de Manuel González, en algunos contratos de líneas navieras, como el que se firmó con la Compañía Trasatlántica Mexicana, el gobierno nacional se comprometió a desembolsar el costo del pasaje de los colonos extranjeros que se transportaran al país,³⁵ situación que siguió observándose en otras tantas concesiones a largo plazo. En esos mismos años, los principales medios de prensa generalmente aludían a la buena recepción dada a los nuevos pobladores que tocaban puerto mexicano. Así sucedió en Veracruz en octubre de 1881, cuando arribó el vapor "Atlántico" con más de 400 colonos italianos originarios de Tirol, el Véneto y Lombardía, de quienes se dijo habían llegado "en óptimas condiciones de salud", y muy pronto su prosperidad serviría como estímulo para el arribo de "miles de inmigrantes".³⁶ Y, aunque a largo plazo nunca llegaron tantos colonos agrícolas como se esperaba, el desembarco de algunos motivaba la algarabía de la elite progubernista. En 1901, la prensa de la colonia española residente en México señaló que al puerto de Progreso, procedentes de San Juan de Puerto Rico, habían "llegado cincuenta y seis familias portorriqueñas que van a trabajar en diversas fincas de campo establecidas en Yucatán". También se informaba que "Dichas familias hicieron el viaje a bordo del vapor español 'Dolores Herrera' y comenzarán sus labores dentro de poco tiempo."³⁷

Pero más allá de atraer algunos colonos, las empresas concesionarias —así como había sucedido con otros contratos detentados por consorcios extranjeros en la época— promovieron y permitieron la llegada de inmigrantes económicos como representantes de sus intereses en México, así como de distintos técnicos, mari-

³⁴ Al respecto Southworth describió: "La Veracruz es el término oriental del Ferrocarril Mexicano é Interoceánico; y el término Norte del Ferrocarril de Veracruz y Alvarado. Estos caminos de hierro rinden un servicio perfecto; siendo puntos de unión entre los vapores y ferrocarriles para todas las partes del interior, la costa, y las varias partes del río"; J.R. Southworth, *op. cit.*, p. 87.

³⁵ Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.*, p. 344.

³⁶ José Mariano Zilli Manica, *¡Llegan los colonos! La prensa de Italia y de México sobre la migración del siglo XIX*, México, Ediciones Punto y Aparte, 1989, pp. 60-61.

³⁷ *El Correo Español*, 26 de abril de 1901, p. 2.

nos y empleados de confianza —a veces de su mismo origen nacional— que se establecieron temporal o definitivamente en algunas radas mexicanas. No fueron pocas las casas comerciales alemanas, estadounidenses, británicas, francesas e incluso españolas, fundadas en los puertos de Golfo de México, el mar Caribe o el Océano Pacífico que fungían como comisionistas de las compañías de vapores transatlánticos, muchas veces de la misma nacionalidad. Dichas casas tenían a su cargo el almacenamiento y traslado cotidiano de mercancías de exportación e importación, realizaban trámites aduaneros y sanitarios, anunciaban los días de arribo y salida de los buques, así como el costo de los pasajes y demás servicios. Y aunque los comerciantes se llegaron a quejar de los abusos de las firmas navieras, que en ocasiones no entregaban el número total de bultos o mercancías contenidos en otros, la rapidez con que realizaban sus viajes las líneas extranjeras condicionaban la necesidad de contratar sus servicios, a pesar de algunas pérdidas.³⁸

Las compañías transportistas ofertaban naturalmente sus navíos en distintos medios impresos, que en general aludían a la calidad del servicio que ponían a disposición de los negociantes y pasajeros, quienes requerían trasladar sus mercancías o personas allende los mares. Así por ejemplo, la Royal Mail Steam Pocket Company, coloquialmente denominada “Mala Real Inglesa”, al iniciar la década de 1890 anunciaba que en sus trayectos desde Veracruz hacia Cherburgo o Southampton —puertos de Francia e Inglaterra— ofrecía las “mayores comodidades conocidas”, basadas en una “buena mesa”, trato y aseo “de lo más esmerado” y distintos descuentos en el precio de los pasajes de primera, segunda y tercera clase. Siendo que los boletos y servicios de transporte de mercancía podían adquirirse en la casa comercial británica Watson Phillips y Cía. de la ciudad de México o en M. C. de Markoe y Cía., en el puerto de Veracruz.³⁹

Pero más allá de los anuncios comerciales contratados expreso por cada línea de vapores, fue común que también sufragaran articulistas con fines propa-

gandísticos, que aludían al avance y rapidez de los buques que operaban. Así *El Correo Español*, en un artículo de 1897, denominado “El vapor *La Navarre*”, decía:

Este hermoso transatlántico francés ha hecho con rapidez extraordinaria su último viaje entre el puerto de Saint Nazaire y el de Veracruz, habiendo salido de aquel puerto el 21 de mayo y llegado a este último el 5 del actual a las 7 de la mañana.

Hay que advertir también que “La Navarre” hizo en menos de 48 horas el viaje de la Habana a Veracruz.

Es notable por su rapidez y condiciones marineras este vapor de la Transatlántica Francesa, y es preferido a otros para el viaje de esta República a Europa.⁴⁰

Pero, más allá de los elogios, tales avances en la rapidez de los traslados efectivamente habían modificado el tiempo real en que un pasajero o una mercancía se trasladaba por el Atlántico. Incluso al iniciar la octava década del siglo XIX, la duración de los viajes transatlánticos —que dos o tres décadas atrás podrían haber tenido una duración de casi tres meses— se habían reducido a sólo un mes. Si sirve como evidencia, el rotativo *El Siglo Diez y Nueve*, en 1885, señaló que “el buque inglés *Actor* había salido de Liverpool el 25 de julio y se esperaba su llegada a México, el 25 de agosto”.⁴¹ Referencia que muestra que en sólo doce años más un pasajero venido de Europa ya sólo debía invertir la mitad de tiempo en fondear en un puerto mexicano, como sucedió con el vapor *Navarre* en 1897. Por tanto, aunque la distancia entre distintos puertos o las condiciones climáticas eventualmente podían alterar los itinerarios, las empresas de vapores al finalizar el Porfiriato difundían en distintos medios sus fechas de arribo y embarque con bastante claridad, gracias a los avances técnicos y científicos.

El incremento y diversificación de los géneros de importación también se evidenció en la prensa periódica, en innumerables inserciones mercantiles que habitualmente daban cuenta sobre el volumen y tipo de mercancías que traficaban las principales casas

³⁸ *El Diario*, 22 de diciembre de 1906, p. 3.

³⁹ *El Monitor Republicano*, 1 de julio de 1880, p. 4.

⁴⁰ *El Correo Español*, 9 de junio de 1897, p. 2.

⁴¹ *El Siglo Diez y Nueve*, 11 de agosto de 1885, p. 3.

comerciales extranjeras establecidas en las localidades portuarias, con aquellas que se detentaban como mayoristas y minoristas en distintos centros urbanos del interior del país, en donde destacaban no pocos inmigrantes españoles, alemanes, británicos, franceses y estadounidenses.⁴² Fue práctica constante que los grandes comerciantes portuarios desempeñaran funciones de cónsules de sus naciones de origen o de alguna otra nación extranjera que no contara con representantes afines en las principales radas del país. Los cónsules extranjeros más allá de atender los asuntos de negocios y trámites requeridos, también estuvieron a cargo de difundir y vigilar las regulaciones migratorias entre sus paisanos, así como lo hacían los mexicanos en el exterior. Tal es el caso de una inserción publicada en el *Correo Español*, uno de los periódicos de la colonia española residente en México, denominada “Aviso a los cónsules de México” que decía:

La Secretaría de Gobernación, por conducto de la de Relaciones, ha comunicado a los Cónsules de Méjico en países extranjeros que publiquen de la mejor manera que posible sea, las condiciones que se exigen a todo emigrante para desembarcar en cualquier playa de esta República.

Necesita todo emigrante hacerse de un certificado que compruebe su buena salud, certificado médico que debe ser visado, por el Cónsul de Méjico respectivo.

Si la fecha de dicho documento data de más de dos meses, éste no será válido.

Por su parte, el Cónsul debe indicar si el certificado es de alguna Junta de Salubridad o de otra autoridad.⁴³

Fue así como el auge mercantil, insumos, maquinaria y refacciones de importación que requirieron las firmas industriales y mineras de origen externo, así como las compañías encargadas del mejoramiento y construcción de medios de transporte y obras de infraestructura, de las que ya hemos hablado, facilitaron el

⁴² Véase como ejemplo las notas “Mercantil”, que daban cuenta sobre los movimientos de las aduanas, el tipo de mercancías y las casas comerciales que enviaban sus productos a los comerciantes de la ciudad de México, que generalmente se publicaban en el rotativo *El Siglo Diez y Nueve*, durante la década de los años ochenta.

⁴³ *El Correo Español*, 20 de julio de 1907, p. 3.



establecimiento y expansión de un selecto número de inmigrantes externos que fungían como propietarios o empleados de confianza de las casas comerciales fundadas en los principales puertos de país. En el Pacífico mexicano, por ejemplo, las cuentas y las ganancias de los comerciantes alemanes asentados en Mazatlán, Guaymas o Manzanillo —incluso desde la primera mitad del siglo XIX— se beneficiaron sensiblemente del auge de la minería cuprífera de la península de Baja California, encabezada por El Boleo y Cananea, así como de la comercialización de algunos productos agrícolas de importación, como el café producido en el Soconusco chiapaneco, en donde las inversiones alemanas fluyeron con enorme caudal.⁴⁴

Junto con ellos, en los puertos que miraban al Pacífico también se estableció una amplia gama de comerciantes españoles, británicos, franceses, italianos y estadounidenses, casi siempre propietarios o empleados de los almacenes mayoristas de importación y exportación; pero también surgieron reducidos núcleos de pequeños comerciantes de origen asiático que aprovecharon el tráfico mercantil establecido con los puer-

⁴⁴ Al respecto véanse los importantes trabajos de Brígida von Mentz, Verena Radkau, Beatriz Scharrer y Guillermo Turner, *Los pioneros del imperialismo alemán en México*, México, CIESAS (Ediciones de la Casa Chata, 14), 1982 y Brígida von Mentz, Verena Radkau, Daniela Spenser y Ricardo Pérez Montfort, *Los empresarios alemanes, el tercer reich y la oposición de derecha a Cárdenas*, México, CIESAS (Colección Miguel Othón de Mendizábal, 11 y 12), 1988. En fecha más reciente, también han aparecido distintos textos que abordan el papel de distintas casas comerciales, en donde destacan diversos artículos y ensayos publicados por estudiosos de la historia empresarial y/o regional, como Pablo Serrano Álvarez, Luis Antonio Martínez Peña, Alfonso Guillén Vicente, Mario Contreras Valdez y Pedro Luna Jiménez, Martín Pérez Acevedo, entre otros.

Cuadro 2. Principales empresas marítimas en el Pacífico

Compañía y nacionalidad

Compañía del Desarrollo de Baja California (mexicana)
 Compañía de vapores de la Costa del Pacífico (estadounidense)
 Compañía inglesa y sudamericana de vapores (inglesa y chilena)
 Mala del Pacífico (estadounidense)
 Compañía Kosmos (alemana)

México y Oriente (estadounidense)
 The China Comercial SS. Co, Ltd. (china)
 Canadiense Mexicana del Pacífico (canadiense)
 Compañía de Navegación entre puertos mexicanos del Pacífico, Hawai y Asia (?)

Puertos que tocan los vapores

San Diego, Ensenada, San Quintín, Isla de Cedros y demás puertos de Baja California.
 San Francisco, Ensenada, San José del Cabo, Mazatlán, La Paz, Guaymas, Altata, Santa Rosalía y Bahía Magdalena.
 Valparaíso, San Francisco, San Benito, Tonalá, Puerto Ángel, Salina Cruz, Acapulco, Manzanillo, San Blas y Mazatlán.
 San Francisco, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco, San Blas y puertos intermedios hasta Panamá.
 Hamburgo, Amberes, Londres, Acapulco, Manzanillo, San Blas, Mazatlán, San Francisco y puertos de Centro y Sudamérica, así como Salina Cruz, Puerto Ángel, Tonalá, San Benito, Santa Rosalía, Guaymas y puertos del golfo de California.

Hong Kong u otros puertos de China, del Japón y de los Estados Unidos en el Pacífico y Salina Cruz.
 Entre Vancouver y Victoria, de Columbia Británica, y los puertos mexicanos de Mazatlán, Manzanillo, Acapulco y Salina Cruz.
 Los puertos del pacífico, las islas Hawai y el continente de Asia y sus islas.

Fuente: "Líneas de navegación contratadas para el servicio postal", en DGE, *Anuarios Estadísticos, 1894-1907. Memoria de Comunicaciones y Obras Públicas, 1900-1909*, tomada de Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia de las Comunicaciones y los Transportes de México. Marina Mercante*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988, p. 350.

tos estadounidenses para importar mercancías novedosas. Tal fue el caso de no pocos inmigrantes chinos y japoneses que después de desempeñar sus contratos, formaron pequeños expendios de productos alimenticios, restaurantes y loncherías en Guaymas, Mazatlán, Manzanillo o Ensenada, muchas veces refaccionados por sus paisanos residentes en San Francisco, en donde se ubicaban las colonias chinas y japonesas más importantes de Estados Unidos.⁴⁵

⁴⁵ El impacto de la migración china y japonesa en las zonas portuarias sólo ha sido atendido parcialmente en distintos trabajos que abordan el fenómeno en el nivel nacional o regional. Jorge Gómez, Evelyn Hu-Dehart, Catalina Velázquez, Humberto Monteón y Trueba Lara, etcétera. Sólo se mencionan algunos ensayos que aportan datos estadísticos sobre los puertos de ingreso reunidos en María Elena Ota Mishima (coord.), *Destino México. Un estudio de las migraciones asiáticas a México, siglos XIX y XX*, México, Centro de Estudios de Asia y África-El Colegio de México, 1997.

Otros inmigrantes, que inicialmente arribaron a las radas yucatecas o veracruzanas, también incursionaron en nuevas formas de compraventa y comercialización de productos suntuarios modestos o de primera necesidad e indumentaria de puerta en puerta. Entre ellos estuvieron los buhoneros sirios, libaneses y palestinos, cuyos rostros y mercancías venidas del antiguo imperio otomano o transformadas en México, se convirtieron en referente común en prácticamente todas las localidades que miraban al mar ubicadas en el territorio nacional en esos años.⁴⁶

⁴⁶ Pueden verse los ensayos que abordan a los migrantes del antiguo Imperio Otomano en María Elena Ota Mishima (coord.), *op. cit.*, y Carlos Martínez Assad, *op. cit.*. También Delia Salazar, "Hispanos y levantinos en el comercio del Caribe mexicano, 1880-1914", en *Antropología. Boletín Oficial del Instituto Nacional de Antropología e Historia*, nueva época, núms. 83-84, julio-diciembre de 2008, pp. 3-18.



De pasajeros e inmigrantes

Así como se incrementó el tonelaje de carga de las mercancías de importación y exportación, también aumentó el volumen de los desplazamientos humanos. Buen referente para evaluar tal incremento lo constituyeron las estadísticas portuarias que llevó a cabo la Dirección General de Estadística (DGE) a partir de 1884. Gracias a los datos que enviaban periódicamente las capitanías y jefaturas de puerto a dicha dependencia, contamos con datos globales sobre el movimiento exterior de pasajeros que empleaban buques de altura y cabotaje en el periodo 1884-1907.⁴⁷ Dicha estadística, en gran medida sintetiza los informes sobre el monto, nacionalidad y nombre de los pasajeros que solían transportar las líneas navieras nacionales y extranjeras que operaban en los principales puertos marítimos del país en aquellos años y que pueden localizarse en diversos medios de prensa, en donde además es posible identificar el nombre del vapor, su bandera y fecha exacta de arribo y a veces de partida.

⁴⁷ La estadística de pasajeros de 1894 y 1907 ofrece datos sobre entrada y salida de nacionales y extranjeros para puertos del Golfo: Alvarado, Campeche, Coatzacoalcos, Frontera, Isla del Carmen, Progreso, Tampico, Tuxpan y Veracruz. En 1907 incluye Chetumal y los siguientes puertos del Pacífico: Acapulco, Guaymas, La Paz, Mazatlán, Puerto Ángel, San Blas, San José del Cabo, Salina Cruz, Santa Rosalía, Tonalá y Todos Santos (Ensenada). De 1908 a 1910 sólo contamos con datos totales, sin distinción del puerto; Dirección General de Estadística “Movimiento exterior de pasajeros registrado por las capitanías de puerto”, en *Boletín Semestral de Estadística, 1884-1893*, México, DGE; *Anuarios Estadísticos, 1894-1907* y *Boletín de la Dirección General de Estadística, 1913*, núm. 4.

Gracias a los primeros *Boletines Estadísticos*, que recorren los años de 1884 a 1891 —que consignaban los movimientos de navíos de cabotaje y altura conjuntamente—, sabemos que en dicho lapso prácticamente se duplicó el número de transeúntes que emplearon las líneas navieras para ingresar o salir de México. Por ejemplo, según la estadística portuaria, durante 1884 se logró contabilizar la entrada de 12 975 pasajeros y hacia 1891 su monto llegó a 29 846. A partir de 1892, a pesar de la irregularidad en el registro, debido a que en ocasiones algunas capitanías de puerto no enviaban sus datos completos a DGE, el número de pasajeros que empleaban barcos de gran calado para ingresar o salir del país siguió en expansión, cuando menos hasta 1910. Aunque, no sin algunos momentos de franca caída, como se observó en 1908, debido a los efectos de una fuerte crisis económica mundial que inició en 1907, cuyo impacto en el movimiento migratorio en zonas portuarias fue bastante notorio.

Vale precisar que, el movimiento de pasajeros registrado entre 1884 y 1891, como se muestra en el cuadro 3, contabiliza a los individuos distinguidos por su nacionalidad que empleaban embarcaciones de altura y cabotaje y por tanto refleja a un alto número de mexicanos, en tanto que a partir de 1892 éstos se reducen drásticamente. Ello se debió fundamentalmente al hecho de que los mexicanos generalmente se trasladaban en barcos pequeños, que recorrían trayectos cortos, a veces entre puertos de cabotaje de menor importancia nacional o con algunos similares del Caribe o Centroamérica.

En contraste, a partir de 1892, cuando la estadística sólo consigna los viajes realizados en embarcaciones de altura —cuyos itinerarios eran más largos, en especial hacia Europa y Estados Unidos—, resultó evidente que los extranjeros tomaran la delantera entre los pasajeros transportados. Si bien el turismo o los viajes de negocios o estudio estaban restringidos a una pequeña elite nacional y extranjera durante el periodo porfiriano, capaz de pagar los altos costos de un pasaje de un navío transatlántico, los emigrantes mexicanos pobres, cuya cifra debió ser mucho más significativa de la que podía percibirse en las embarcaciones, generalmente se dirigían a pie o en ferrocarril hacia Estados Unidos o sim-

Cuadro 3. Movimiento marítimo de pasajeros, 1884-1910

Años	Pasajeros			Mexicanos			Extranjeros		
	Entradas	Salidas	Diferencia	Entradas	Salidas	Diferencia	Entradas	Salidas	Diferencia
1884	15 828	12 975	2 853	9 671	7 982	1 689	6 157	4 993	1 164
1885	14 813	12 033	2 780	10 101	8 360	1 741	4 712	3 673	1 039
1886	15 815	13 385	2 430	10 993	9 235	1 758	4 822	4 150	672
1887	24 136	18 736	5 400	13 859	11 682	2 177	10 277	7 054	3 223
1888	26 681	22 612	4 069	16 736	14 779	1 957	9 945	7 833	2 112
1889	30 892	25 548	5 344	18 948	16 056	2 892	11 944	9 492	2 452
1890	32 380	27 640	4 740	20 026	17 912	2 114	12 354	9 728	2 626
1891	29 846	25 767	4 079	18 950	7 159	1 791	10 896	8 608	2 288
1892	8 498	6 267	2 231	2 119	1 429	690	6 379	4 838	1 541
1893	7 086	6 244	842	1 576	1 580	-4	5 510	4 664	846
1894	6 469	5 053	1 416	1 239	1 425	-186	5 228	3 628	1 600
1895	6 179	3 870	2 309	687	769	-82	5 492	3 105	2 387
1896	11 557	6 394	5 163	1 191	1 757	-566	10 366	4 637	5 729
1897	13 728	7 109	6 619	2 044	1 811	233	11 650	5 298	6 352
1898	9 643	8 625	1 018	895	1 024	-129	8 748	7 601	1 147
1899	11 603	9 984	1 619	1 036	1 266	-230	10 567	8 715	1 852
1900	13 104	9 702	3 402	1 662	1 871	-209	11 442	7 831	3 611
1901	12 349	9 022	3 327	2 003	1 858	145	10 391	7 164	3 227
1902	14 207	9 474	4 733	1 903	1 804	99	12 304	7 670	4 634
1903	15 382	8 843	6 539	1 893	1 811	82	13 489	7 032	6 457
1904	15 359	10 601	4 758	1 622	2 166	-544	13 737	8 435	5 302
1905	18 235	13 418	4 817	1 849	2 369	-520	16 386	11 049	5 337
1906	26 586	14 891	11 695	2 260	2 752	-492	24 326	12 139	12 187
1907	29 898	15 512	14 386	2 054	2 471	-417	27 844	13 041	14 803
1908	8 102	7 944	158	-	-	-	-	-	-
1909	18 077	13 956	4 121	-	-	-	-	-	-
1910	24 203	8 421	15 782	-	-	-	-	-	-
Total	460 656	334 026	126 630	145 317	131 328	13 989	264 966	172 378	92 588

Fuente: Dirección General de Estadística "Movimiento exterior de pasajeros registrado por las capitanías de puerto", en *Boletín Semestral de Estadística, 1884-1893*, México, DGE; *Anuarios Estadísticos, 1894-1907* y *Boletín de la Dirección General de Estadística, 1913*, núm. 4. De 1884-1891 la estadística incluye el movimiento de cabotaje y el de altura. A partir de 1892 sólo el movimiento de altura.

plemente cruzaban una difusa frontera con las naciones de Centroamérica.

De tal forma, al valorar el número de pasajeros de origen extranjero llegados por vía marítima a México, resulta notorio que su cifra aumentara sistemáticamente, a pesar de las diferencias en el registro de altura y cabotaje referido, puesto que los inmigrantes interna-

cionales casi siempre se transportaban en vapores transatlánticos que llegaban a los grandes puertos del Golfo o del Pacífico y eran muy pocos los que empleaban navíos de menor calado. Sin embargo, en algunos casos la estadística muestra algunas variaciones inexplicables en el movimiento de pasajeros extranjeros, como sucedía con los individuos de nacionalidad china que llega-

ban por los puertos del Pacífico, que también ingresaban mediante el contrabando humano llevado a cabo por ciertas empresas transportistas mediante radas de menor importancia; pero debido a los riesgos que conllevaba por la falta de revisión adecuada, muy pronto las autoridades sanitarias prohibieron el ingreso de contingentes chinos por puertos de cabotaje.⁴⁸

Otras disminuciones en el registro de pasajeros de nacionalidad extranjera se observan en aquellos individuos que seguramente emprendían viajes de negocio por lapsos breves, como fue el caso de estadounidenses, españoles, alemanes y británicos. Cabe señalar que dicho comportamiento —en particular de los transeúntes de nacionalidad española— tal vez se debe a que muchos cubanos —cuya isla era colonia española hasta esta fecha— comúnmente viajaban de La Habana a México en embarcaciones menores. En el caso de alemanes y británicos su disminución a largo plazo se debe a los viajes de corta distancia que llevaban a cabo algunos negociantes y finqueros residentes en Centro-américa y el Caribe. En el caso de los estadounidenses, la cercanía geográfica con su país de origen también incidió en que algunos viajeros emplearan habitualmente buques pequeños para ingresar o salir al país.⁴⁹

Aunque en el periodo, los datos que registraban el movimiento de pasajeros, consignados en los *Boletines* y *Anuarios Estadísticos*, no aportaban informes sobre el objetivo de cada viaje, no es errado afirmar que muchos de ellos se convirtieron en inmigrantes temporales o definitivos en el territorio nacional.⁵⁰ Tal es el

⁴⁸ Moisés González Navarro, *Los extranjeros en México y los mexicanos en el extranjero, 1821-1970*, México, Centro de Estudios Históricos, El Colegio de México, 1994, vol. 2, p. 258.

⁴⁹ Véase el cuadro 4 de pasajeros según su nacionalidad.

⁵⁰ El reglamento de la DGE en su capítulo XV, referente a la estadística de la navegación en general, el movimiento marítimo y la marina nacional, señala en su artículo 78 que “Los datos que conciernen á este ramo, son: el movimiento marítimo con la entrada y salida de buques, su nacionalidad, tonelaje, tripulación, pasajeros y cargamento que llevan, y los pormenores referentes, número y condiciones de vapores subvencionados”. Y en el artículo 79 que “Los datos sobre marina nacional comprenderán: el número, clase y tripulación de los buques”; Manuel Dublán y José María Lozano, *Legislación Mexicana*, México, Imprenta del Comercio, 1876, pp. 569-570.



caso que, entre 1884 y 1907, hace la diferencia simple entre el número de arribos y salidas de pasajeros de nacionalidad extranjera, lo cual indica que anualmente eran muchos los que se quedaban, por lo que podríamos hablar de un saldo migratorio favorable para México. Proceso inverso sucedía con los mexicanos, ya que con excepción del periodo 1901-1903, la diferencia entre ingresos y salidas generalmente arrojaba un saldo negativo. Tales contrastes en gran medida corroboraban una tendencia también observada en las estadísticas ferroviarias del mismo periodo; durante el Porfiriato, México recibió un flujo importante de inmigrantes extranjeros, pero también expulsó a un alto número de mexicanos, sobre todo hacia Estados Unidos, aunque no por ello faltarían aquellos extranjeros o nacionales que hubieran escapado a la estadística oficial o se trasladaran por puertos de cabotaje, en ferrocarril o simplemente a pie. Ambas tendencias tienen un movimiento ascendente en el lapso que nos ocupa, mismo que se acelera en la primera década del siglo XX, cuando algunos flujos migratorios intercontinentales e intracontinentales confluyeron en México en mayor caudal, en tanto que las contradicciones internas provocaron un sensible aumento en la emigración de mexicanos.⁵¹

Como ya se mencionó, si durante el Porfiriato el mayor número de concesiones navieras se otorgó a firmas estadounidenses, no sorprende que el tráfico de pasajeros o inmigrantes entre México y Estados Unidos tuviera una importante expansión entre 1894 y 1907. El 28% de los individuos transportados por vía maríti-

⁵¹ Vale mencionar que el barco fue el medio de transporte por excelencia para los inmigrantes extranjeros, mientras que el ferrocarril lo fue para la emigración de mexicanos.

**Cuadro 4. Entradas de pasajeros por los puertos del Golfo de México
Nacionalidad más relevantes 1884-1907**

Años	Mexicanos	Extranjeros	Españoles	Estadounidenses	Franceses	Libaneses y sirios	Británicos	Cubanos	Italianos	Alemanes	Chinos	Japoneses	Otros
1884	11365	6276	5089	2898	737	571	59	201	355	193	3	3	72
1885	10162	6514	3648	1925	732	313	1	213	193	170	6	6	95
1886	9882	6471	3411	1746	465	441	50	209	236	156	2	2	106
1887	10736	6931	3805	2148	472	495	56	232	142	180	3	3	77
1888	13648	8995	4653	2473	506	498	274	289	252	192	7	7	162
1889	17974	11095	6879	3722	723	516	508	507	271	329	13	13	290
1890	18863	12169	6694	3209	1161	546	348	640	236	323	66	66	165
1891	16616	10349	6267	3024	697	507	364	433	413	275	216	216	338
1892	5530	1030	4500	2378	494	391	55	316	278	178	295	295	115
1893	5114	635	4479	2064	430	470	102	218	210	176	692	692	117
1894	4637	404	4233	2096	592	442	170	148	206	193	207	207	179
1895	5153	334	4819	2628	597	468	110	250	181	182	271	271	132
1896	9261	373	8888	6213	498	506	212	325	144	225	667	667	98
1897	10833	680	10153	7665	811	517	178	362	118	249	194	194	59
1898	7880	321	7559	5693	492	523	78	299	154	169	48	48	103
1899	9321	470	8851	4578	754	460	178	418	274	271	496	496	507
1900	10731	997	9734	4188	1069	692	271	684	1323	258	194	3	185
1901	9020	1074	7946	3976	1029	563	329	622	377	243	13	0	219
1902	11459	1145	10314	4729	1360	500	781	719	308	307	319	1	194
1903	11333	1257	10076	4100	1147	414	576	875	301	403	194	0	195
1904	8917	1048	7869	3248	1117	496	562	650	219	352	144	9	185
1905	13401	1124	12277	5232	1741	615	1494	596	409	542	56	2	378
1906	18281	1355	16926	6913	1929	885	2611	1125	519	822	127	11	756
1907	17184	1356	15828	6712	2213	884	1924	737	463	825	247	9	654
Total	267301	82403	184898	93558	21766	12713	11291	11068	7582	7213	4480	35	5381

Fuente: "Movimiento exterior de pasajeros registrado por las capitánías de puerto", en *Boletín Semestral de Estadística*, 1884-1893, México, DGE; *Anuarios Estadísticos*, 1894-1907.

ma procedía de los principales puertos estadounidenses.⁵² Algunas líneas navieras de dicha nacionalidad —aunadas a otras europeas— cubrían el servicio de transporte con Europa, Asia, Centroamérica y el Caribe, por lo que se facilitó el incremento en el número de pasajeros provenientes de España (27%), Cuba (14%), Francia (8%), el Reino Unido de la Gran Bretaña (7%), Alemania (2%), Guatemala (2%) e Italia (1%) y de otras naciones entre las que destacan las del Asia de Este y el Oriente Medio (12%).⁵³ Las proporciones se modifican en el caso de los individuos de nacionalidades extranjeras que salieron hacia el exterior en el mismo lapso, ya que el grupo mayoritario tomó el camino de Estados Unidos (38%) y Cuba (27%), y con menor ímpetu hacia España (18%), Francia (6%), Guatemala (3%), el Reino Unido de la Gran Bretaña (3%), Alemania (1%) e Italia (1%).⁵⁴

El paulatino establecimiento de líneas de vapores extranjeras —que disminuyeron el tiempo y el costo de los pasajes, junto con el saneamiento y mejoramiento de la infraestructura portuaria— estimuló el tráfico de pasajeros en el Golfo de México. Fue así que los puertos de Veracruz, Progreso y Tampico —abiertos a la navegación de altura— sirvieron como puerta de entrada al 72% de los pasajeros de nacionalidad extranjera que llegaron a México por vía marítima durante el periodo 1894-1907. Veracruz concentró a la mayoría (54%), pero fundamentalmente a los procedentes de España, Cuba, Estados Unidos, Francia, Alemania, Inglaterra e Italia. Progreso seguiría en orden de importancia (14%), aunque recibió un flujo mayor de Cuba y Estados Unidos. Por su cercanía con Estados Unidos,

⁵² Véase cuadros 2 y 3.

⁵³ De los 204 308 pasajeros que ingresaron a México entre 1894 y 1907, 58 001 procedían de Estados Unidos; 54 182 de España; 28 727 de Cuba; 15 867 de Francia; 13 497 del Reino Unido de la Gran Bretaña, 4 219 de Alemania; 4 191 de Guatemala; 1 307 de Italia y 28 508 más de otras naciones entre las que se distingue China, aunque la serie no se logra construir por algunos cambios en la nomenclatura empleada; DGE, *Anuarios Estadísticos, 1894-1907*.

⁵⁴ *Idem*. De los 132 499 pasajeros que salieron hacia el exterior entre 1894 y 1907, 50 743 iban a Estados Unidos; 35 862 a Cuba; 24 361 a España; 7 565 a Francia; 4 426 a Guatemala; 3 677 a al Reino Unido de la Gran Bretaña, 1 504 a Alemania; 1 154 a Italia y 3 208 a otras naciones.

el mayor número de transeúntes que llegaron al puerto de Tampico lo hicieron desde ese país, muy particularmente cuando se empezó a desarrollar la industria petrolera en las costas del Golfo de México, seguidos muy de cerca por los que habían salido desde distintas posesiones territoriales del Reino Unido de la Gran Bretaña en América.⁵⁵

Aunque, el tráfico de pasajeros fue menor por el Pacífico (28%), resultó mucho más diversificado en cuanto a los puertos de acogida: Salina Cruz en Oaxaca y Ensenada (Todos Santos) en el territorio norte de Baja California, absorbieron al mayor número de individuos que ingresaron al país por esos litorales, aunque Mazatlán, Manzanillo, Acapulco, Santa Rosalía, Guaymas, La Paz, San Blas y Soconusco también vieron la llegada de pequeños flujos. Por último vale mencionar que, en términos generales los puertos de Baja California, Sonora y Sinaloa recibieron a una corriente mayoritaria de individuos procedentes de Estados Unidos, mientras que los puertos de Oaxaca, Colima y Chiapas recibieron a otra de origen asiático, en especial de China y Japón.⁵⁶

Las rutas de la inmigración

Los datos sobre la nacionalidad de los pasajeros que se trasladaron a través de los litorales mexicanos —consignados en la estadística de la época—, en cierta medida permiten trazar las rutas seguidas por algunos flujos migratorios de carácter internacional que se hicieron más caudalosos y evidentes al finalizar el siglo XIX, y más aún durante la primera década del siglo XX.⁵⁷ Si

⁵⁵ *Idem*. De los 204 308 pasajeros que ingresaron a México entre 1894 y 1907, tres puertos del Golfo reciben a la mayoría: Veracruz 109 647 (54%), Progreso 27 797 (14%) y Tampico 8 514 (4%).

⁵⁶ *Idem*. De los 204 308 pasajeros que ingresaron a México entre 1894 y 1907, cuatro puertos del Pacífico reciben a la mayoría: Salina Cruz, con 22 047 (11%), Ensenada (Todos Santos) 21 704 (11%), Mazatlán 7 685 (4%) y Acapulco 2 186 (1%).

⁵⁷ *Idem*. Se tomaron las informaciones referentes a las nacionalidades de los pasajeros que ingresaron a los principales puertos de altura de México. Se seleccionaron los grupos cuantitativamente más importantes, que son también los que se registraron comúnmente: estadounidenses, ingleses, franceses, españoles, alemanes, chinos, italianos, turcos, rusos y austriacos. Aunque existen cam-

bien en términos generales los flujos mayoritarios se originaron en Europa mediterránea, noroccidental y central, así como en el Medio Oriente, y después de atravesar las aguas del Océano Atlántico se internaron en México por los principales puertos de altura del Golfo de México, otros flujos menores procedentes del suroeste de Asia lo hicieron por los puertos del Pacífico mexicano. No obstante, algunos contingentes migratorios recorrieron una ruta más compleja antes de internarse en México. Como hemos señalado, muchos de ellos habían inmigrado a otro país americano y de ahí se trasladaron hacia México; otros más lo hicieron en sentido inverso, por lo que se presentó un intercambio constante de inmigrantes entre diversos estados americanos y claro está también un flujo migratorio de inmigrantes que salían de México para regresar a sus naciones de origen.

Tanto por tradición como por avenencia la corriente migratoria más importante que recibió México durante el Porfiriato —y aún durante las primeras décadas del siglo XX— fue la española, como lo fue en los siglos precedentes. Aunque, en contraste con la emigración colonial, los españoles que se embarcaban a México al finalizar el siglo XIX lo hacían preferentemente desde los puertos de Asturias, Galicia y el País Vasco —en particular Santander, Gijón y Bilbao, y en menor proporción desde Barcelona y Cádiz—, en donde se incrementó una emigración permanente de los jóvenes más desposeídos de la población española, que arribaban a México como empleados de confianza de comercios e industrias bajo el respaldo de algún paisano o familiar ya asentado.⁵⁸ Dichos migrantes ingresaron a México mayoritariamente por los puertos de

bios en la nomenclatura, obtuvimos algunos datos esporádicos sobre cubanos, japoneses, guatemaltecos, libaneses y árabes.

⁵⁸ Quince puertos españoles eran los más comunes para la emigración española: Almería, Barcelona, Bilbao, Cádiz, La Coruña, Gijón, Las Palmas, Málaga, Palma de Mallorca, Santa Cruz de la Palma, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Valencia, Vigo y Villagarcía. Sin embargo, la emigración a México fue distintiva de Santander, Gijón y Bilbao; Alejandro Vázquez, “La salida”, en *Historia general de la emigración española a Iberoamérica*, Madrid, Historia 16 / Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Dirección General de Migraciones / Quinto Centenario / Fundación Centro Español de Estudios de América Latina (CEDAL), 1992, vol. I, pp. 248-251.



Veracruz (81%), Progreso (16%), Tampico (1%) y Salina Cruz (1%). Esta inmigración tuvo un importante crecimiento a largo plazo,⁵⁹ aunque se presentó un pequeño revés durante 1898-1899, asociado a los efectos de la guerra hispano-estadounidense, que culminó con la Independencia de Cuba. Si bien su flujo naturalmente se originó en la península ibérica, muchos españoles llegaron a México después de haber residido un tiempo en Cuba, por lo que en términos generales es posible afirmar que se generaron dos movimientos migratorios de hispanos hacia México: uno partía de Europa y llegaba directamente a México, y el otro se dirigía a Cuba y más tarde hacia México. Claro está, que el corredor migratorio, económico y cultural establecido entre España, Cuba y México también trajo al territorio mexicano a inmigrantes nacidos en la isla caribeña, pero debido a que muchos de ellos se registraron bajo la nacionalidad española, este movimiento de carácter netamente americano resultó prácticamente imposible de contabilizar a través del crisol de la estadística, ya que la inmigración cubana seguía en buena medida el patrón de ingreso de la inmigración ibérica.⁶⁰

⁵⁹ Entre 1894 y 1907 la cifra de pasajeros españoles se multiplica casi cinco veces. Esta tendencia creciente se confirma con la tendencia de la inmigración española que obtuvo Clara Lida, mediante una muestra de los datos del Registro Nacional de Extranjeros de la Secretaría de Gobernación (RNE en adelante). Véase Clara E. Lida, *Migración y exilio. Reflexiones sobre el caso español*, México, El Colegio de México / Siglo XXI Editores, 1997, pp. 55-56.


⁶⁰ Como mencionamos, el puerto de Progreso recibió a un fuerte contingente de pasajeros procedentes de Cuba. Dato que conjuntado con los informes esporádicos que aparecen en los *Anuarios* permite observar que el mayor contingente de aquellos que decla-

Si bien ya hemos mencionado que durante los primeros años de la década de 1890 llegaron al puerto de Veracruz contingentes importante de inmigrantes italianos contratados como colonos agrícolas, para establecerse en los estados de Veracruz, San Luis Potosí, Morelos, Puebla y aun en el Distrito Federal, los datos del periodo 1884-1907 muestran que la tendencia de la inmigración italiana siguió fluyendo fundamentalmente en el puerto de Veracruz (81%). Aunque hay que señalar que los fallidos intentos de colonización italiana provocaron la repatriación o la salida del país de muchos de ellos, debido a la inclemencia del clima o las escasas oportunidades que les ofreció el campo mexicano. Así, por ejemplo, en la estadística de los años 1884 y 1887 el número de italianos que salió del país, en términos generales, superó los ingresos, presentándose un saldo negativo para México. No obstante, la tendencia que se revirtió durante la década de los años noventa del siglo XIX. Aunque otros inmigrantes económicos italianos también ingresaron al país por los puertos de Progreso y Tampico. Llama la atención que, aunque la llegada por las radas del Pacífico fue menor en comparación con las del Golfo, los puertos de Ensenada y Salina Cruz también recibieron un flujo de inmigrantes italianos procedentes de Norteamérica; éste, junto con el que ingresó por Tampico, estuvo constituido esencialmente por obreros y técnicos especializados (véanse cuadros 4 y 5). De tal forma que, seguramente muchos italianos llegaron a México después de haber inmigrado a Estados Unidos, contratados por diversas empresas para la construcción de vías férreas o como obreros especializados en industrias o mineras. Si bien, los italianos arribaron en pequeño número a partir de 1884, llama la atención el hecho de que un contingente de relativa importancia se registrara precisamente en 1900, año en que José B. Zilli Manica —estudiosos de dicha inmigración— diera cuenta de la llegada de un “inusual grupo de braceros italianos” traídos a México desde Italia por la compañía estadounidense del ferrocarril de Veracruz al Pacífico.⁶¹

raron ser cubanos se concentró en Progreso. Los datos de los Censos Generales de Población muestran el mismo comportamiento.

⁶¹ Sobre los dos grupos de trabajadores italianos que llegaron a

VAPORES DE PINILLOS, IZQUIERDO Y C^{IA}



Para Islas Canarias
HABANA,
CIENFUEGOS,
Progreso, Veracruz y Tampico

Saldrá de CADIZ el día 22 de MAYO
el vapor

PIO IX

capitán D. José Zubino.

ADMITE PASAJEROS Y CARGA

SIN TRASBORDO para dichos puertos

Informarán sus Armadores
PINILLOS, IZQUIERDO Y C^{IA}
Plaza de San Agustín n.º 2 CADIZ

Desde los puertos de Havre y Marsella se desprendió una pequeña corriente inmigratoria de franceses hacia México, integrada fundamentalmente por barcelonetas, pirenaicos, parisinos, alsacianos y lorenses, que llegaron al país a probar suerte como inversionistas, comerciantes, profesionistas, técnicos e incluso como docentes, científicos o artistas, en un periodo de enorme influencia de la cultura y la economía francesa en el mundo.⁶² Los franceses siguieron la misma ruta de ingreso de los españoles, ya que el mayor número de inmigrantes llegó por los puertos de Veracruz (89%) y

Veracruz en 1900, véase José B. Zilli, *Braceros italianos para México. La historia olvidada de la huelga de 1900*, Xalapa, Universidad Veracruzana (Biblioteca de la Universidad Veracruzana), 1986.

⁶² Jean Meyer, “Los franceses en México durante el siglo XIX”, en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, vol. I, núm. 2, Zamora, El Colegio de Michoacán, primavera 1980, pp.19-20; “Xenofilia de elite: los franceses en la ciudad de México durante el Porfiriato”, en Delia Salazar (coord.), *Xenofobia y xenofilia en la historia de México, siglos XIX y XX. Homenaje a Moisés González Navarro*, México, Instituto Nacional de Migración / INAH / DGE Ediciones, 2006, pp. 233-266.

**Cuadro 5. Entradas de pasajeros por los puertos del Pacífico mexicano
Nacionalidad más relevantes 1884-1906**

Entrada Pacífico	Total	Mexi- canos	Extran- jeros	Estadou- nidenses	Chinos	Alemanes	Británicos	Japoneses	Franceses	Españoles	Italianos	Libaneses y sirios	Cubanos	Otros
1884	4463	3395	1068	567	72	159	33		48	128	37	0		24
1885	4651	3587	1064	565	132	137	25		49	80	23	3		50
1886	5933	4522	1411	714	277	124	20		68	101	47	19		41
1887	13400	6928	6472	5333	190	273	154		266	122	74	2		58
1888	13033	7741	5292	3785	117	285	280		285	181	217	4		138
1889	12918	7853	5065	3264	520	353	219		242	187	115	48		117
1890	13517	7857	5660	2757	1655	269	360		252	112	121	10		124
1891	13230	8601	4629	2606	828	280	305		147	179	77	0		207
1892	2968	1089	1879	1462	45	93	128		34	32	45	0		40
1893	1972	941	1031	778	28	39	91		36	9	24	1		25
1894	1830	835	995	734	23	49	93		43	10	11	1		31
1895	1026	353	673	462	77	29	52		20	1	13	0		19
1896	2296	818	1478	915	247	36	81		42	47	25	0		85
1897	2894	1364	1530	802	438	52	88	0	25	61	19	0	0	45
1898	1763	574	1189	772	148	52	74	6	44	39	12	1	0	41
1899	2282	566	1716	1187	207	56	86	9	44	51	25	0	2	49
1900	2373	665	1708	1114	240	45	76	11	29	56	46	1	0	90
1901	3329	929	2400	1191	909	47	75	6	21	31	34	0	4	82
1902	2748	758	1990	1348	257	74	93	5	27	78	22	1	4	81
1903	4049	636	3413	1230	1792	51	95	6	32	78	44	2	1	82
1904	6442	574	5868	1095	3714	92	74	657	22	42	24	2	6	140
1905	4834	725	4109	1250	2198	79	75	258	21	59	28	2	8	131
1906	8305	905	7400	1767	3124	166	115	1349	35	124	90	9	8	613
Total	130256	62216	68040	35698	17238	2840	2692	2307	1832	1808	1173	106	33	2313

Fuente. "Movimiento exterior de pasajeros registrado por las capitanías de puerto", en *Boletín Semestral de Estadística, 1884-1893; Anuarios Estadísticos, 1894-1906*.

Progreso (4%). Aunque algunos también venían por Panamá y de ahí recorrían la ruta del Pacífico en dirección al norte del continente, lo que explica algunos ingresos por Ensenada y Santa Rosalía, en relación con el mineral de El Boleo en Baja California, que operaba una firma francesa capitalizada por la casa bancaria Rothschild.⁶³

Aunque el número de franceses que cotidianamente llegaban a México alcanzó un número superior a 14 mil individuos entre 1884 y 1907 —y el saldo migratorio sólo arroja un grupo de más de tres millares—, llama la atención el importante número de pasajeros procedentes de Francia, consignados en la estadística, el cual superaría al número de entradas que mostraron los pasajeros de nacionalidad francesa. Esta diferencia muestra que, desde diversos puertos franceses también se desprendía otra corriente migratoria bastante significativa procedente del antiguo imperio otomano, en la que destacaban inmigrantes económicos de Líbano y Siria, procedentes Trípoli o Beirut, que llegaban a Marsella como un paso previo para cruzar el Atlántico en su camino a América, cuyo ingreso a México se dio fundamentalmente por Veracruz, y en menores proporciones por Progreso y Tampico, aunque cabe la posibilidad de que otros inmigrantes sirios o libaneses hubieran salido desde otros puertos de Europa o hubiesen viajado antes a los Estados Unidos o Cuba.⁶⁴

En el caso británico encontramos algunas similitudes con la inmigración española, en relación con las zonas de procedencia colonial. La amplitud de las inversiones y posesiones británicas en el mundo —en

especial en el Caribe—, aunado a su extenso desarrollo naviero empresarial del imperio, generaron un movimiento migratorio muy diversificado. De igual forma se presentó un flujo migratorio intercontinental que uno intracontinental: el primero, integrado por inversionistas, profesionistas y técnicos, llegó desde los territorios británicos de Inglaterra, Irlanda y Escocia, y con menor intensidad de las colonias inglesas en Asia, en especial desde Hong Kong; el segundo, muy inferior en número, llegó desde otras posesiones británicas en Centroamérica, el Caribe y las Antillas —en particular de Honduras Británicas—, así como desde Canadá. Estos movimientos se reflejaron también en las zonas de ingreso mayoritario, como Veracruz y Tampico (43% y 32%, respectivamente) (cuadro 4). Su llegada evidentemente también se asocia con las labores que realizaron empresas británicas en no pocos puertos nacionales, como ya se mencionó.

Los alemanes llegados a México en el mismo lapso, muchas veces en transatlánticos de su misma nacionalidad, venidos desde Hamburgo, en ocasiones también arribaban al país en vapores de distinta bandera, desde otras naciones americanas de Centroamérica, como fue el caso de Guatemala o Panamá, en donde se extendían muchos de los intereses económicos y mercantiles del imperio alemán, pero también desde Estados Unidos. Aunque su arribo nunca fue masivo porque se integró esencialmente por comerciantes, profesionistas, finqueros, técnicos y artesanos especializados, como fue el caso de no pocos cerveceros, su presencia en los puertos del Golfo y el Pacífico mexicano fue notoria por sus importantes casas comerciales ya referidas, pero también destacaron en el desarrollo de la infraestructura portuaria del Soconusco chiapaneco, debido a sus importantes inversiones en el cultivo y comercialización del café.

Desde los puertos de Cantón, Hong Kong y Amoy⁶⁵ se desprendió una importante emigración china que ingresó a México fundamentalmente por Salina Cruz, Manzanillo, Mazatlán y Guaymas, en el Pacífico mexi-

⁶³ Jean Meyer, *op. cit.*, p. 17.

⁶⁴ Según datos del RNE, recabados entre 1926 y 1950, la mayor parte de los inmigrantes árabes declararon haber nacido en Líbano (65%) y en Siria (29%), mientras que son escasos los nacidos en Turquía (0.2%). Entre los puertos de ingreso estos datos reportan a Veracruz (78.8%) como principal puerto de ingreso, seguido por Tampico (5.4%) y Progreso (3%). La importancia relativa de Tampico como segundo puerto de ingreso, a diferencia de lo registrado en los *Anuarios Estadísticos*, quizás se deba a que la inmigración árabe durante el Porfiriato se dirigió en buena medida hacia Yucatán y más tarde empezó a fluir hacia Tampico. Véanse los datos del RNE en Zidane Zeraoui, “Los árabes en México: el perfil de la migración”, en María Elena Ota Mishima (coord.), *op. cit.*, pp. 268, 281-282, 290-291; Moisés González Navarro, *Los extranjeros...*, *ed. cit.*, p. 274.

⁶⁵ Rosario Cardiel Marín “La migración china en el norte de Baja California, 18977-1949”, en María Elena Ota Mishima (coord.), *op. cit.*, p. 191.

cano.⁶⁶ Cabe destacar que un número considerable de chinos también llegó a México después de haberse establecido en otras latitudes americanas, en particular en el estado de California, en Estados Unidos, o en Panamá y de ahí se trasladaron a nuestro país. Sin embargo, en vista de que muchos de ellos tomaron las mismas rutas navieras que llegaban de China, como la Compañía Mexicana de Navegación del Pacífico, estos inmigrantes también ingresaron al país por los puertos por donde sus conciudadanos inmigraron directamente a México.⁶⁷ Por otro lado, también estos inmigrantes llegaron al país a pie o en ferrocarril desde Estados Unidos por la frontera norte, en particular por Mexicali, Nogales, Ciudad Juárez y Piedras Negras, en tanto que otros más ingresaron sin registro mediante el contrabando de inmigrantes asiáticos llevado a cabo por algunas compañías enganchadoras.⁶⁸

Las aguas del Pacífico mexicano también acogieron a un pequeño flujo migratorio proveniente de Japón, en particular de las islas de Honshu y Kyushu. Esta corriente humana llegó a México directamente desde Asia, aunque algunos japoneses emigraron de Estados Unidos y la isla de Cuba. Los anuarios estadísticos sólo reportan el ingreso de japoneses durante los años de 1900 a 1903, por Ensenada, Salina Cruz y Progreso; en otros casos quedaron subsumidos bajo la categoría

⁶⁶ Según los datos de los *Anuarios*, el 85% de los pasajeros de nacionalidad China ingresó por los puertos del Pacífico. Los datos del RNE corroboran dicha tendencia, aunque aumenta la proporción ya que llegan a representar el 90% de los chinos que ingresaron a México por puerto. Los *Anuarios* también muestran como principal puerto de entrada, durante el periodo 1894-1907, a Salina Cruz, tendencia que se confirma con los datos del RNE; sin embargo, durante los años de 1908 a 1913 Manzanillo se convierte en el principal puerto de entrada según los datos del RNE. Cfr. Roberto Ham Chande, “La migración china hacia México a través del Registro Nacional de Extranjeros”, en María Elena Ota Mishima (coord.), *op. cit.*, pp. 176-177, cuadro 4.

⁶⁷ Véanse las rutas que recorren las líneas navieras del Pacífico (cuadro 3).

⁶⁸ Según los datos del RNE, 331 inmigrantes chinos ingresaron a México por Mexicali, 207 por Nogales, 198 por Ciudad Juárez y 82 por Piedras Negras. Aunque en el momento en que se llevó a cabo el RNE muchos inmigrantes chinos habían abandonado el país, la tendencia muestra que los mayores ingresos se hicieron por Mexicali a pie y por el ferrocarril central. Confróntese: Roberto Ham, *op. cit.*, cuadro 4, pp. 176-177.

“otros” (cuadros 4 y 5). Los que llegaron a los primeros dos puertos seguramente procedían de Japón y Estados Unidos, mientras que los que llegaron a Progreso venían de Cuba. A raíz del “Acuerdo de Caballeros” que limitaba la inmigración japonesa a Estados Unidos, es muy probable que una parte de estos inmigrantes venidos de Asia llegó a México también por vía terrestre. Vale la pena mencionar que según los datos del Registro Nacional de Extranjeros, estudiados por María Elena Ota, los puertos de Salina Cruz y Manzanillo también recibieron un número importante de inmigrantes a partir de estas fechas.⁶⁹

En contraste con los migrantes transoceánicos, buena parte de la inmigración estadounidense llegó a México por las aduanas de la frontera norte, empleando para tal fin las principales vías férreas que comunicaban a ambos países, en particular a través del Ferrocarril Central Mexicano. Sin embargo, las estadísticas marítimas también dieron cuenta del ingreso de inmigrantes estadounidenses por algunos puertos de México. El dominio estadounidense de las vías marítimas del Golfo de México explica el alto número de ingresos por Veracruz (36%), Progreso y Tampico (7%), siendo que en el Pacífico, Ensenada fue también un puerto que recibió a un número destacado de esos inmigrantes llegados a México en aquellos años (34%) seguido muy de lejos por Mazatlán (6%), entre otras cosas por la amplia gama de relaciones económicas, sociales y culturales establecidas en el noroeste de México con los Estados Unidos, en particular en la península de Baja California que se encontraba prácticamente aislada del centro del país.

Claro está que inmigrantes de otras nacionalidades como finlandeses, escandinavos, belgas, portugueses y griegos también tomaron las vías marítimas para ingresar al país, siendo especialmente notorio su ingreso por Veracruz, Salina Cruz y Progreso, aunque otros más llegaron al norte de México como buscadores de empleo desde Estados Unidos. Las corrientes migratorias interamericanas del área centroamericana casi no

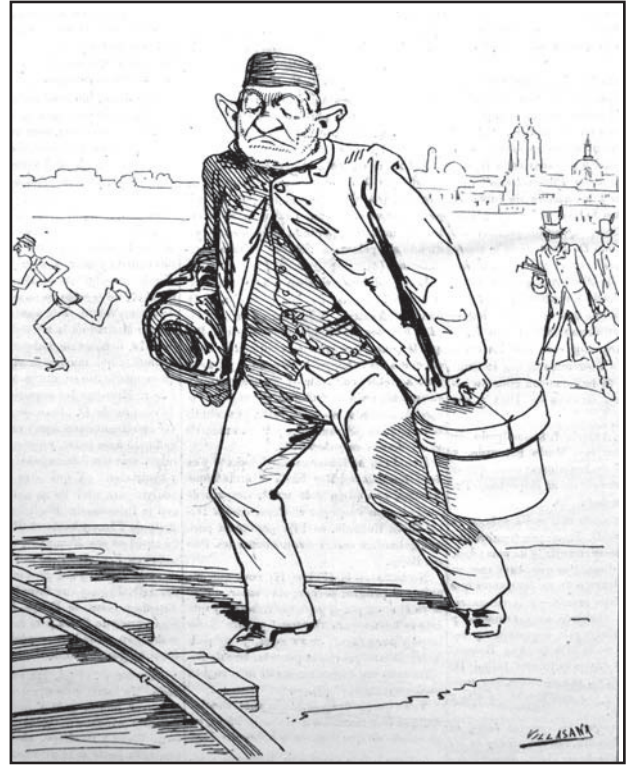
⁶⁹ María Elena Ota Mishima, “Características sociales y económicas de los migrantes japoneses en México”, en María Elena Ota Mishima (coord.), *op. cit.*, p. 105.

tomaban las vías marítimas para ingresar al país, incluso, a pesar de que las estadísticas muestran un relativo movimiento migratorio con Guatemala, el mayor número de emigrantes de este país simplemente cruzó la frontera a pie. No fue el caso, por obvias razones, de los trabajadores caribeños, filipinos y coreanos que generalmente entraban por Salina Cruz, en Oaxaca, y que de allí se trasladaban hacia las obras del ferrocarril de Tehuantepec.

Para concluir...

En la memoria impresa de las fiestas septembrinas de 1910, en el libro *México en el Centenario de su Independencia*, no podían pasar desapercibidas las transformaciones físicas, materiales y humanas que se materializaron en los distintos puertos de la geografía mexicana durante el régimen porfiriano. Para el caso de Veracruz el memorial señalaba: “Después de admirarlo se comprende el sueño irresistible con que su fama atrae a los viajeros de todas partes del país, y el encanto con que lo contempla el extranjero que pisa por vez primera el territorio nacional”. Panorama que naturalmente aludía a “las bellezas de la naturaleza, a la indescriptible hermosura que impregna permanentemente todo punto de la costa, arrullado por el mar y batido por las olas, al esplendor del ambiente tropical, se unen aquí las prodigiosas obras, acometidas y realizadas por la mano del hombre”. Obras públicas, que, como hemos referido en este trabajo, más allá de solventar una parte de los innumerables problemas higiénicos y sanitarios de las regiones portuarias del país, también se dirigieron a facilitar el arribo de grandes buques transatlánticos que atraerían capitales e individuos capaces de explotar las innumerables riquezas naturales. Así lo decía la misma obra:

Dirijamos una mirada a la bahía [...] Anchos muelles, poderosos malecones, de los que arrancan, con brazos gigantescos, los embarcaderos, a cuyos costados atracan buques que ostentan en sus mástiles banderas de todos los colores [...] Lo mismo se contempla allí el navío americano, que el poderoso vapor español, o las grandes chimeneas, pintadas de rojo y negro, de arrogantes transatlánticos, en cuya mística flotan los colores de



Inglaterra, de Francia o de Noruega [...] El ir y venir de multitud cosmopolita, no cesa nunca por los muelles [...]⁷⁰

Pero ese puerto en donde en su “ir y venir de multitud cosmopolita”, muy pronto también despediría al general Porfirio Díaz en su viaje al destierro el 31 de mayo de 1911, a bordo del vapor alemán *Ipiranga*, una vez que la desigualdad y el descontento popular habían trastocado al régimen liberal encabezado por una elite política y económica que pensaba que con “paz y progreso” se dirigía “la buena marcha de la nación”. La revolución popular de noviembre de 1910 que reivindicaba los derechos de los pueblos despojados por los “modernizadores” del país, con su fuerte tendencia nacionalista, naturalmente se orientó a limitar los privilegios que las empresas y empresarios de origen externo habían adquirido durante el régimen porfirista. No fue extraño entonces que los puertos del Golfo de México muy pronto vieran atracar a grandes buques transatlánticos de distintas banderas que permitirían la evacuación de muchos inmigrantes extranjeros que se sintieron amenazados por las batallas y la inseguridad

⁷⁰ Eugenio Espino Barrios, *México en el Centenario de su independencia*, México, Müller hermanos, 1910, p. 127.



interna, pero que también traerían a sus ejércitos a bordo, a fin de intervenir en la protección de sus derechos y propiedades adquiridos en territorio nacional.

Ese es un capítulo distinto de la historia de los puertos de México, que merece otro ensayo particular. Sin embargo, al finalizar el régimen porfirista, según dio cuenta la primera *Estadística de migración*, realizada en 1909, el país permitió el arribo de cerca de 60 mil inmigrantes, de los cuales más de dos terceras partes eran originarios de alguna nación extranjera y el resto del territorio nacional.⁷¹ Entre los recién llegados, naturalmente tomaron la cabecera los que se distinguían por su nacionalidad estadounidense (59%), seguidos muy de lejos por los inmigrantes españoles (13%), chinos (6%), ingleses (3%), alemanes (3%), franceses (2%), cubanos (2%) o italianos (1%).⁷² Hombres jóvenes en su mayoría,⁷³ recién venidos de su patria o después de haber tocado otros puertos americanos, como podría ser el caso de Nueva York o La Habana, probaron alguna suerte en México, aprovechando seguramente sus saberes o cualidades admiradas por los mexicanos, en un periodo de gran apertura al capital y al arribo de inmigrantes externos. Dinámica que, aun

⁷¹ El porcentaje se obtuvo sobre 58 448 individuos, de los cuales 42 244 tenían nacionalidad extranjera y 16 069 mexicana. MDGE, *Estadística de Inmigración de 1909*, México, DGE.

⁷² Los porcentajes corresponden sólo al número de inmigrantes extranjeros (42 244); *idem*.

⁷³ Aunque los datos sobre edad son bastante imprecisos por los grupos de edad que ofrecen, cabe señalar que el 64% de estos inmigrantes llegaron a México cuando tenían entre 13 y 40 años, otros 24 eran individuos mayores de 41 años y sólo el 8% contaban con menos de 12 años; *idem*.

al finalizar el Porfiriato, empezaría a cambiar, puesto que las políticas públicas a partir de 1909, con la aparición de la primera Ley de Inmigración,⁷⁴ tendería a ser más restrictiva, sobre todo para aquellos que como en el pasado podían traer a puertos mexicanos algún tipo de enfermedad infecciosa. De tal forma que, aún por muchos años, aquellas estaciones portuarias, renovadas o habilitadas durante la administración liberal, seguirían seleccionando a los pasajeros que arribaban o manteniendo en observación a los cruceros transatlánticos.

No obstante, en la actualidad el recuerdo de aquellos hombres venidos de otras latitudes del mundo, que llegaron a México bajo el impulso de la modernización porfirista o que siguieron la huella de sus precedentes en las décadas siguientes, se ha convertido en distintos monumentos ubicados en los principales malecones de las zonas portuarias, que, como los que se edificaron en Veracruz, rememoran la llegada de algunos miles de inmigrantes económicos, como los españoles o libaneses, pero también a los empresarios y aún técnicos, como el monolito que rememora a los buzos anglosajones que participaron en las obras de habilitación y renovación de la principal rada de México.

Y, aunque en la edificación de tales monumentos no podría dudarse del interés de los herederos de algunos inmigrantes externos, por reconocer y agradecer al país que recibió a sus padres, abuelos o bisabuelos en el pasado, también son muestra de cierto reconocimiento por la diversidad cultural y étnica de los habitantes de las zonas portuarias de México y el mundo. Los puertos y los rostros del inmigrante, del recién llegado, son inseparables. Ese espacio del primer contacto con lo ajeno, con lo que se siente o se sabe distinto, pero también en donde se presenta mayor convivencia y tolerancia con la otredad, en donde a pesar de los excesos y las antipatías, se evidencian rostros portadores de múltiples identidades y tradiciones culturales, que caracterizan a no pocas fronteras naturales del mundo, signadas por la marea y la turbulencia de sus aguas.

⁷⁴ "Ley de inmigración de 1909", en *Diario Oficial de la Federación*, martes 22 de diciembre de 1908, en vigor a partir de 1 de marzo de 1909; *Compilación Histórica de la Legislación Migratoria en México*, México, Instituto Nacional de Migración-Secretaría de Gobernación, 1998, pp. 1-16.