

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES



"Espacio marítimo, comercio interregional y transporte costero entre California y Baja California en el océano Pacífico, 1887-1914."

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
DOCTOR EN HISTORIA

P R E S E N T A

FRANCISCO ALBERTO NÚÑEZ TAPIA

Director de Tesis:

Dr. Jesús Méndez Reyes

Tijuana, Baja California

Diciembre de 2016

*Esta Investigación fue realizada gracias al apoyo del
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología*

Índice

AGRADECIMIENTOS	3
INTRODUCCIÓN	4
CAPÍTULO I.	
ESPACIO MARÍTIMO EN EL PACÍFICO NORTE	25
1.1. Antecedentes	26
1.2. San Diego y su relación marítima con Baja California	37
1.3. Ensenada de Todos Santos	44
1.3.1 La bahía de San Quintín	65
1.3.2. El desembarcadero de Santo Domingo	72
CAPÍTULO II.	
LA EXPLOTACIÓN DE RECURSOS NATURALES Y EL COMERCIO INSULAR	75
2.1 Las islas del océano Pacífico	76
2.2. Caza y explotación pesquera	80
2.3. La recolección del guano en las islas	86
2.4. Isla de Cedros y el comercio de sus recursos minerales	106
CAPÍTULO III.	
TRÁFICO DE NAVÍOS ENTRE CALIFORNIA Y BAJA CALIFORNIA	130
3.1. Movimiento de embarcaciones entre 1887 y 1914	131
3.2. El vapor <i>St. Denis</i> (1898-1910)	151
3.3. Los <i>Junks</i> chinos de California	157
CAPÍTULO IV.	
LA ADUANA MARÍTIMA: REGULACIÓN DEL TRÁFICO, CONTROL Y REGISTRO DE PASAJEROS	161
4.1. La aduana marítima, agencia fiscal	162
4.2. Circulación comercial por el océano Pacífico	178
4.3. Circulación de pasajeros	191
CONCLUSIONES	199
GLOSARIO	209
FUENTES CONSULTADAS	215

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a todas las personas e instituciones que me brindaron su apoyo para poder realizar esta investigación. A mi esposa, Alba Nidia, por su paciencia y motivación durante el transcurso del posgrado así como por haberme acompañado en algunos de mis viajes en busca de información y recolección de la misma. A mis padres, Araceli y Francisco, por su incesante apoyo y comprensión en todo momento, así como a mi hermana Priscilla por sus sabias palabras y ánimo brindado. A la familia González Yepiz que gracias a su constante apoyo logré realizar esta investigación.

A mi director de tesis, el Dr. Jesús Méndez Reyes, por su interés, confianza, apoyo y guía a lo largo del transcurso de este proyecto así como su paciencia y acertados comentarios para realizar este trabajo con un enfoque más adecuado y su excelente disposición para aclarar todas mis dudas a todas horas. A la Dres. José Alfredo Gómez Estrada, Diana Méndez Medina y Hilarie Joy Heath Constable por su continua ayuda así como sus sugerencias, observaciones y consejos en todo momento. A Héctor Mejorado de la Torre, Viviana Mejía Cañedo, Lizeth Abigahíl Figueroa Corral, Martha Cecilia López López y Sandra Lucia Casillas Molina por su constante ayuda y comprensión durante mi estudio de posgrado. A todo el personal del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California que me ayudó a aterrizar mejorar mis cuestionamientos e ideas.

A mis lectores externos, los Dres. Dení Trejo Barajas y Rigoberto Arturo Román Alarcón quienes mostraron interés en mi investigación así como sus excelentes observaciones y comentarios que me brindaron. A los Dres. James Gerber y Norma Iglesias-Prieto por su interés, comprensión y apoyo durante mis estancias de investigación en la San Diego State University; al personal del National Archives en Riverside y del Special Collections Library de la University of California, San Diego, por ayuda para ubicar toda la información relacionada a este proyecto.

Finalmente quisiera agradecer al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) que sin su ayuda y apoyo económico me hubiera resultado imposible realizar este posgrado. A todos les estoy eternamente agradecido por todo su apoyo brindado.

INTRODUCCIÓN

Los asentamientos humanos en el tiempo requieren del intercambio de los recursos abundantes y los bienes escasos que pueden hallarse fuera de su espacio, incluso en el mar o más allá de sus costas. El estudio y análisis del crecimiento y devenir de las comunidades instaladas en los puertos de la península bajacaliforniana es un tema poco recurrente en la historiografía nacional. Baja California, entidad colindante con el océano Pacífico y con Estados Unidos simultáneamente, quedó a la zaga del comercio marítimo mexicano por ser uno de los últimos territorios en desarrollar cabotaje marítimo en el país. En la historiografía de los puertos mexicanos en el Pacífico, subsisten procesos poco conocidos, sobre todo los problemas relacionados con el comercio y la circulación marítima a finales del siglo XIX y principios del siglo XX.

Es por esto que el propósito de esta tesis es analizar el desarrollo e intercambio comercial de entidades colindantes pertenecientes a dos países distintos, California, EEUU y Baja California, México, cuáles fueron los puntos de entrada y salida de las mercancías asentamientos, puertos e islas ubicados en el territorio jurisdiccional de Ensenada y cuáles fueron los medios por los cuales se movieron los bienes entre California y Baja California. El espacio¹, el océano Pacífico, bajo tres rubros significativos: el marítimo, el comercio interregional y el transporte costero. Mediante esta investigación pretendemos aportar a la historia de México y de Baja California una temática poco trabajada sobre el desarrollo venido vía marítima a través de la reconstrucción en el largo plazo, de los asentamientos, puertos e islas ubicados en el territorio jurisdiccional de Ensenada. Historiar los lugares, embarcaciones, compañías y rutas en donde se

¹ El espacio como concepto denomina nuestra exterioridad subjetiva, desde la más íntima y próxima hasta la más lejana, inasible y pública o compartida socialmente. Irma Beatriz García Rojas, *Historia de la visión territorial del Estado mexicano. Representaciones político-culturales del territorio*, México, Universidad de Guadalajara, Universidad Nacional Autónoma de México, 2009, p. 13.

establecieron y extrajeron recursos y manufacturas, cuáles se exportaron o traficaron hacia California y el peso específico del comercio de la zona del Pacífico bajacaliforniano y el sur de California así como sus mercados internos. Asimismo enfatizar que mediante el comercio marítimo² se logró desarrollar el norte de Baja California, a finales del siglo XIX y principios XX, así como su dinámica interna y aumento poblacional.³ La constante interacción entre San Diego, California, y los asentamientos poblacionales enclavados en las costas del Pacífico como Ensenada de Todos Santos, San Quintín e isla de Cedros, por mencionar los mayormente poblados, propició la evolución del espacio marítimo que sugieren la formación de espacios regionales interrelacionados, propiciando así el desarrollo de los mismos poblados y asentamientos costeros por la actividad comercial.

María Mercedes Botero Restrepo enfatiza que los sistemas de comercialización, los intercambios, instrumentos y las redes comerciales marítimas que unen a pequeñas localidades de una región, han recibido menos atención dentro de la historiografía de los países.⁴ Esta aseveración es certera para México cuando analizamos históricamente cómo se llevaron a cabo las transacciones dentro de los distintos espacios y rutas mercantiles que hubo en los puertos con salida al océano Pacífico, particularmente los bajacalifornianos. El movimiento de mercancías domésticas y extranjeras necesariamente requirió sistemas de transporte, control de itinerarios, sistemas de pago y pólizas de seguro. El tipo de productos y la extensión geográfica que

² El comercio marítimo ha sido el principal agente para la expansión geográfica de los pueblos y naciones, y redes económicas de intercambio, así como culturales y lingüísticas. Es por ello que la historia marítima, además del comercio, aborda temáticas de encuentros culturales, conflictos militares, migraciones, transporte y tecnología. Regina Grafe. "Turning Maritime History into Global History: Some Conclusions from the Impact of Globalization in Early Modern Spain", en *Research in Maritime History*, special issue on Global History, 2011, p. 250.

³ Sobre el poblamiento moderno y que en parte apoyan esta propuesta consúltese: Alejandro Canales Cerón, "El poblamiento de Baja California. 1848-1950", *Frontera Norte*, núm. 13, enero-junio, 1995, pp. 5-23; Norma del Carmen Cruz González, "El poblamiento de Baja California y la influencia de la política de población en el periodo cardenista", *Estudios fronterizos*, vol. 8, núm. 16, julio-diciembre, 2007 pp. 91-122.

⁴ María Mercedes Botero Restrepo. "Casas comerciales y circuitos mercantiles Antioquia: 1842-1880" en *Revista Sociedad y Economía*, núm. 12, junio, 2007, p. 96.

recorrieron modificó el comercio interregional costero⁵, es decir, el espacio marítimo que se propone, analiza y trabaja en esta investigación.

La temporalidad en la que se desenvuelve este trabajo corre entre 1887 y 1914. En la primera fecha *The International Company of México* adquirió en el mes de octubre, 3,511 hectáreas en la capital del Distrito Norte de Baja California, Ensenada de Todos Santos, para emprender un proyecto central de colonización en la región. Esta compañía se valió de la Ley de Colonización, promulgada en diciembre de 1883 por el presidente Manuel González, con inmensurables efectos en la península de Baja California “ya que bajo sus disposiciones –que incluían la entrega en propiedad de una tercera parte de la superficie deslindada con la opción de adquirir el resto del terreno a bajo precio- se entregaron concesiones a compañías extranjeras que abarcaron algo más de la mitad del territorio de la península.”⁶ La investigación cierra en el verano de 1914, con el cierre de la última compañía minera en la isla de Cedros como consecuencia del estallido de la Revolución Mexicana en la década de 1910.

Debido a la cercanía geográfica, el contacto entre los pobladores de California y Baja California, a través del espacio marítimo, aceleró el comercio interregional y la interacción del transporte costero a finales del siglo XIX y principios XX. Mediante esta dinámica, fue posible que se desarrollara en el tiempo el espacio marítimo bajacaliforniano vinculado a los de California, mediante el movimiento de materias primas y recursos minerales en la región, acentuándose el intercambio de bienes y personas del periodo.

⁵ El comercio regional en zonas costeras ha sido parteaguas para el aumento o decremento de economías en todo el mundo. Gracias a este tipo de comercio, España se fue abriendo poco a poco al comercio internacional y pudo salir de su estancamiento financiero, social y político a finales del siglo XVIII y principios del XIX. Grafe, “Turning Maritime”, 2011, p. 264.

⁶ Hilarie Joy Heath, “La época de las grandes concesiones, 1883-1910” en Catalina Velázquez Morales (coord.) *Baja California, Un presente con historia*, UABC, Mexicali, 2002, (Tomo I), p. 249.

Es por ello que la hipótesis que guía esta investigación es la siguiente. Entre 1887 y 1914 el sur de California y el norte de Baja California se enlazaron vía marítima, principalmente por el tráfico comercial efectuado entre sus respectivos puertos y espacio marítimo. El crecimiento económico y demográfico del estado de California inició a partir de 1850, con un desarrollo expansivo a partir de 1880, por sus nuevos asentamientos poblacionales, la organización espacial y política así como la demanda de materias primas y recursos naturales que introdujeron por sus respectivos puertos y aduanas marítimas. Numerosas compañías estadounidenses percibieron a la península de Baja California como un espacio factible de explotar e impulsar el comercio que podría contribuir al desarrollo de California. Bajo esta lógica aprovecharon la ruta comercial marítima por el Pacífico e iniciaron otras más para el traslado de mercancías, que con el tiempo potenció el intercambio, la navegación y el enlace marítimo de los puertos de Baja California con los de California. Este proceso propició la necesidad de regular el comercio, el contrabando, el atraque de navíos y el traslado de personas, así como que el puerto de San Diego funcionara como nodo central de esta zona, al grado de conformar un *hinterland* por territorios de dos naciones.

La tesis surgió del interés histórico por responder algunas preguntas específicas: 1)¿Cómo se formó el espacio marítimo del sur de California y el norte de la península de Baja California y cómo se beneficiaron sus poblados a partir del intercambio de mercancías por la vía marítima?; 2)¿Cuál fue el papel de las aduanas marítimas, en relación a los recursos, manufacturas y personas que se movieron a lo largo de las rutas de navegación?; 3)¿Qué tipo de empresas se constituyeron, merced a la dinámica binacional por el Pacífico?; 4)¿Qué papel jugaron las compañías colonizadoras con sus necesidades de transporte de mercancías, materias primas y personas en el desenvolvimiento de la navegación comercial; 5)¿Cuáles y cuántas

embarcaciones se llegaron a mover entre California y Baja California entre 1887 y 1914?; y 6) ¿Cómo se suscitó la explotación y recolección de recursos naturales en las islas del Pacífico bajacalifornianas?.

El proyecto inicial y resultado que presentamos puso de manifiesto los cambios históricos en el crecimiento del espacio marítimo bajacaliforniano y la vinculación con el sur de California, en especial con el puerto de San Diego entre los años 1887 y 1914. En la investigación se reconstruyó y analizó la conformación de la región,⁷ en especial su espacio marítimo. El espacio marítimo lo entendemos como el área costera donde se llevan a cabo actividades humanas, desarrollo tecnológico y la fuerza productiva vinculada al desarrollo histórico de las sociedades conformadas por asentamientos y comunidades que tienen un mayor número de elementos en común que con sus vecinos tierra adentro. La función primordial del espacio marítimo, en donde el mar sirve como superficie de circulación, es facilitar el movimiento de mercancías y personas cuando no hay una buena circulación terrestre que las ligue a actividades comerciales y políticas de expansión.⁸

Bajo esta definición y ligándolo a la labor del historiador, debemos de conocer no simplemente el desarrollo de las poblaciones costeras dentro de un espacio determinado, sino entender su propósito y función en la región. A su vez, entender el papel del transporte marítimo dentro de este espacio ya que por medio de su análisis podremos tener una visión general del

⁷ Cada región se constituye objetivamente con diferentes contenidos, como producto de la división territorial del trabajo, la cual surge debido a que las ventajas de localización de las actividades son diferentes en cada segmento del territorio, en cada época. En lo que respecta a las regiones urbanas de la frontera, estas han adquirido funciones diferentes a las de aquellas del resto del país debido a sus particularidades de localización. Tito Alegría, “Juntos pero no revueltos: ciudades en la frontera México-Estados Unidos”, en *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 62, no. 2, Abril - Junio, 2000, p. 101.

⁸ Véase Juan-Francisco Martín Ruiz. “Los espacios marítimos y el problema de su delimitación en la posición geopolítica del Archipiélago Canario” en *Scripta Nova*, Universidad de Barcelona, vol. IX, no. 185, 15 de marzo de 2005; Michael N. Pearson. “Littoral Society: The Concept and the Problems” en *Journal of World History*, vol. 17, no. 4, diciembre de 2006, p. 353; Juan Luis Suárez de Vivero. “El espacio marítimo en la geografía humana”, *Scripta Nova*, Universidad de Barcelona, año 4, no. 20, marzo de 1979.

contacto de estos asentamientos costeros y saber si tuvieron una mejor comunicación e interacción entre ellas que con comunidades tierra adentro.

Para llevar a cabo esta investigación realizamos un análisis regional donde trabajamos con mercados y redes locales de producción, distribución, comercio y crecimiento económico⁹, por mencionar algunas, todas derivadas del espacio marítimo. Primero, las regiones son hipótesis a demostrar¹⁰ y cada región puede ser abordada por diferentes perspectivas. Por eso no abordamos exclusivamente la visión microscópica del comercio costero dado que el movimiento marítimo entre México y Estados Unidos, en el océano Pacífico, construyó una región específica, entre California y Baja California, pero también estuvo vinculada al sistema marítimo mundial de aquel momento. La investigación que presentamos recrea en el tiempo una región histórica “como un ente vivo en permanente movimiento, constituido por un espacio no uniforme, sin una frontera lineal precisa y con una estructura interna propia.”¹¹ El propósito es evitar caer en un estudio localista, monográfico y descriptivo para privilegiar el cambio social en el espacio definido.¹²

El espacio marítimo, donde se llevan a cabo transacciones y movimientos de mercancías y personas, es indudablemente un espacio económico conformado por el ir y venir permanente

⁹ El crecimiento económico lo entendemos como el incremento de la producción de bienes y servicios de una sociedad en un período de tiempo respecto al período anterior así como la tendencia secular experimentada por dicha producción. Para que el crecimiento tenga lugar es necesario disponer de una mano de obra con suficiente cualificación y especialización (factor de trabajo y capital humano), una adecuada dotación de capital (inversión), tecnología adecuada (innovación) y factor empresarial. Además, el incremento de la producción ha de ir acompañado de un incremento equivalente de la demanda (interna y externa), lo que dependerá del poder adquisitivo de los consumidores (distribución de la renta) y de que la demanda se adecue a sus necesidades (competitividad). En el corto plazo, el crecimiento está íntimamente relacionado con los ciclos económicos, dada la variación de la magnitud y el signo de las tasas de crecimiento de unos períodos a otros. Por el contrario, en el medio y especialmente a largo plazo, el crecimiento económico está relacionado con la tendencia subyacente del ciclo. Luis Palma Martos (coord.) *Diccionario de Teoría Económica*, Editorial del Economista, España, 2010, p.46.

¹⁰ Eric Van Young. “Haciendo historia regional. Consideraciones metodológicas y teóricas” en Pedro Pérez Herrera (comp.) *Región e Historia en México (1700-1850)*, Instituto Mora, México, 1997, p.101

¹¹ Pedro Pérez Herrera “Introducción”, en Pedro Pérez Herrera (comp.) *Región e Historia en México (1700-1850)*, Instituto Mora, México, 1997, p.9-10.

¹² Van Young, “Haciendo historia”, 1997, p. 102

en donde las fronteras diplomáticas no son un límite sino parte del dinamismo del mismo espacio. La región de estudio toma en consideración el conjunto de relaciones sociales entre las poblaciones al norte de la línea fronteriza (San Diego) y el sur de ésta (Ensenada).¹³

Dentro de aquel *hinterland* hubo otros más de escala, como el caso de San Quintín. Carol A. Smith plantea sistemas solares de distribución donde existen mercados internos en los *hinterlands* por ejemplo, pueblos rurales de menor dimensión que se especializan en la producción o explotación de un artículo.¹⁴ El postulado del sistema solar pone de manifiesto cómo se movían las mercancías en el espacio marítimo propuesto en la investigación. Es decir, el lugar central (San Diego) movió navíos, personas y mercancías hacia su *hinterland* (Ensenada, San Quintín, isla de Cedros, Santo Domingo) para trabajar las tierras, invertir en ellas y conseguir un producto, de distinta índole, y mandarlo a San Diego.

Una de las implicaciones que analizamos fue el tipo de comercio efectuado en el espacio marítimo. Por comercio marítimo entendemos el movimiento de mercancías entre dos o más lugares distintos dentro de una nación o con otra. Cuando se involucran dos o más países es cuando se le añade el término internacional y se caracteriza a este tipo de comercio por las actividades relacionadas a la compra venta de bienes y servicios. Para que este tipo de comercio pueda llevarse a cabo se requiere que los países involucrados cuenten con una buena infraestructura de transportes y medios de comunicación así como un sistema económico financiero que apoye el intercambio de los bienes y un sistema legal que regule el movimiento de estos, así como de personas y capitales.¹⁵

¹³ Alegría, “Juntos pero”, 2000, p. 94 y 95.

¹⁴ Carol A. Smith. “Sistemas económicos regionales: modelos geográficos y problemas socioeconómicos combinados” en Pedro Pérez Herrera (comp.) *Región e Historia en México (1700-1850)*, Instituto Mora, México, 1997, p. 70

¹⁵ Manuel Vázquez Sandoval y Raúl Javier Madrigal Preciado. *Comercio internacional*. Patria, México, 2012, pp.3-6.

El movimiento mercantil entre Baja California y California se dio a nivel intrarregional e internacional de manera desigual y complementaria, por lo que el comercio se especializó con el tiempo, como lo explica la teoría de la localización.¹⁶ A diferencia de la oferta de los factores productivos que ubica o asienta las actividades de un lado u otro de las naciones, que intercambian bienes y servicios, se le llama comercio interregional.¹⁷

La explotación de los recursos naturales produce una especialización laboral y crea instrumentos y técnicas para explotar dichos recursos sea por la inversión de capital y la aplicación de la mano de obra o por nuevas tecnologías (respaldadas por el desarrollo de los transportes), que sustituyen los recursos naturales por sintéticos, y en ciertos casos estos últimos adquieren preeminencia.¹⁸

A lo largo de la investigación y análisis nos apoyamos en algunos conceptos y teorías de la historia económica que nos acercan a la explicación de larga duración.¹⁹ Entendemos por historia económica aquella dedicada a explicar “los hechos y las vicisitudes económicas a escala individual o empresarial colectiva.”²⁰ La historia económica no es simplemente la recopilación de datos y cifras, biografías empresariales o relato de empresas, va más allá. Pone atención en el

¹⁶ El comercio internacional no es sino un caso especial del comercio interregional, y éste es parte de la teoría general de la localización de la actividad económica. Ricardo Torres Gaytán. *Teoría del Comercio Internacional*. Siglo XXI, México, 1984, p.125-141.

¹⁷ La distribución de los recursos tiende a ser más duradera que otros aspectos y por este hecho las diferentes dotaciones en cada región constituyen la causa principal de la localización, más que el efecto y tiene como resultado que los factores que abundan en una región sean menos caros que en otra región donde existan en menor cantidad respecto a la demanda. En cuanto se establecen relaciones comerciales entre las regiones (bajo el supuesto de una libre movilidad de las mercancías) los factores escasos tenderán a ser menos escasos y los abundantes menos abundantes. *Ibíd.*, p.131-134.

¹⁸ Hay ciertas características del intercambio que ofrecen un punto común; la especialización interregional de la producción tiene semejanzas con la especialización individual. Esta descansa en diferencias de habilidad personal y aquella en diferencias de equipos de factores. En última instancia el comercio es intercambio de factores abundantes por factores escasos. De similar manera como acontece con las diferencias de habilidad personal, las diferencias de equipos productivos entre regiones conducen al logro de las ventajas de la especialización a su vez que determinan que: a) ninguna región produzca todo lo que necesita; b) las regiones se ven obligadas a comerciar como recurso para proveerse de mayor variedad de mercancías aprovechando las ventajas derivadas del comercio mismo. *Ibíd.*

¹⁹ Emiliano Fernández de Pinedo, “Historia y teoría económica: ¿Del divorcio al matrimonio por conveniencia?” en Romero, Ma. Eugenia (Coord.), *Historia y economía: Un nuevo diálogo*, UNAM, México, 1996, p. 19.

²⁰ Carlo María Cipolla. *Entre la historia y la economía. Introducción a la historia económica*, Crítica, Barcelona, 1991, p.11.

conjunto de observaciones materiales, sociales y cualitativas para entender una temática en particular, por ejemplo, el comercio o el desarrollo regional. A lo anterior se suman las “características fisiológicas y psicológicas del hombre, tanto su racionalidad como su irracionalidad, sus características mentales, sociales y culturales, todo ello a escala individual y colectiva.”²¹

La historia económica como enfoque teórico y explicativo de las sociedades en el tiempo ha ido enriqueciéndose y transformándose hasta conformar la nueva historia económica.²² La diferencia con la historia económica clásica estriba en que esta última tiene como objetivo establecer los hechos históricos y en cierta medida aislarlos sin profundizar en otros aspectos, sin embargo, en la nueva historia económica la descripción debe de ser explicativa reuniendo diferentes factores ya que la historia económica no puede explicarse dentro de la historia de una sola nación sino dentro del contexto internacional donde se estudien “los fenómenos sociales desde el punto de vista de la conexión funcional entre todos los elementos de la vida social.”²³

El herramental elegido permitió describir, analizar e historiar el volumen de las exportaciones e importaciones vía marítima entre California y Baja California, elucubrar si fueron cuantiosas o no, y ver qué problemáticas sociales surgieron relacionadas con este intercambio de mercancías. Resulta evidente que los factores humano y social son indicadores de primer orden cuando se habla del crecimiento económico, el intercambio comercial y el cambio social en la historia.

²¹ *Ibíd.*

²² Véase, Gonzalo Caballero. “Instituciones e historia económica: enfoques y teorías institucionales”, en *Revista de Economía Institucional*, vol. 6, núm. 10, primer semestre, 2004; Danilo Torres Reina. “La nueva historia económica, la teoría de la regulación y el análisis histórico social: notas para un debate”, en revista *Apuntes del CENES*, vol. 31, no. 54, segundo semestre de 2012.

²³ Véase, Jerzy Topolski. “Explicación y teoría en historia económica. Observaciones introductorias” en Topolski, Jerzy et al. *Historia Económica. Nuevos enfoques y nuevos problemas*, España, 1981, p. 12; Witold Kula, *Teoría económica del sistema feudal*, Siglo XXI, Argentina, 1974, p. 166.

La postura resultante de las tesis de Ernest Labrousse y Fernand Braudel, por ejemplo, nos sirvieron para analizar la visión de totalidad y de larga duración. Labrousse centró sus trabajos entre la relación de los procesos económicos con los socioculturales y se distinguió por contribuir a la historia económica “con estudios sobre precios, salarios y rentas en el marco de la búsqueda de explicaciones a las oscilaciones económicas de corto y largo plazo.”²⁴ Al economista le interesa explicar cómo funciona la economía, mientras que el historiador amplía la perspectiva al pensar y tratar de entender cómo funciona el mercado como un proceso social complejo, en el que están presentes motivaciones e intereses de los sujetos.

Tener una visión de largo plazo permite al historiador económico tomar en cuenta diversos factores que el economista no logra hacer, sobre todo por descartar el estudio a largo plazo y centrarse en el de corto plazo. Esta última afirmación nos remite a Fernand Braudel, quien aseveró que, mediante un enfoque de las fluctuaciones de corto plazo a uno de mayor duración, podemos explicar la modificación de los espacios, paisajes y los mismos ciclos económicos.²⁵ Por ello, el análisis económico debe poner atención en

las instituciones jurídicas, las estructuras sociales, los factores culturales, las instituciones políticas, tanto por el efecto que pudieran surtir estas instituciones y estructuras sobre el *performance* de la economía estudiada como, de igual manera, por las repercusiones que pudiera tener la situación económica sobre las citadas estructuras e instituciones. Debe de tener en cuenta las circunstancias geográficas y ambientales, las variaciones climáticas, las condiciones biológicas de las poblaciones humanas, así como el de los animales, microbios y virus que conviven con el hombre y que lo afligen.²⁶

Otro corpus teórico que revisamos para desarrollar la investigación fue el neoinstitucionalismo, principalmente los aportes de Douglass C. North quien, en su obra *El desempeño económico a lo largo del tiempo*, demuestra la importancia del tiempo y el papel de

²⁴ Roberto Cortés Conde. *Historia Económica. Nuevos enfoques*, Libertas, Vol. VI, No. 10, mayo de 1989, p. 2.

²⁵ *Ibíd.*

²⁶ Cipolla. *Entre la historia*, 1991, p. 24.

las instituciones. El autor argumenta que, aunque se han tomado en cuenta el desarrollo económico y el capital humano en la historia económica, muchas veces suele dejarse de lado el papel de las instituciones, elementos importantes para estudiar historia económica. North argumenta que “las instituciones forman la estructura de incentivos de una sociedad, y las instituciones políticas y económicas son los determinantes básicos del desempeño económico en el tiempo.”²⁷

El comercio interregional, por tanto, pudo reconstruirse bajo un enfoque institucional que, junto con la tecnología empleada, en el periodo de estudio, en la zona redujeron los costos de transacción y transformó el espacio marítimo analizado. Las instituciones, ligadas a la implementación de tratados, leyes y reglamentos, se distinguen de las organizaciones. Las primeras usualmente son creadas para negociar y establecer nuevas reglas.²⁸

De modo que tanto instituciones como organizaciones nos hicieron repensar los contratos y concesiones otorgados por el gobierno mexicano a distintas compañías extranjeras, con un poder lo suficientemente grande para explotar materias primas y desarrollar diversos giros comerciales en la zona de estudio. Los contratos se renegociaron o modificaron conforme iba avanzado el tiempo pero sobre todo cuando sus intereses económicos o políticos cambiaron.

Otra cuestión que apunta North es que las instituciones políticas usualmente son las que moldean, crean y desaparecen las instituciones económicas, porque se modifican por razones costo-beneficio en la cual la cooperación en el intercambio impersonal se verá favorecido y aunque todo este proceso resulte ser muy complejo, al final se modificarán por el interés humano.²⁹ Por último, North evidencia que hay que utilizar un enfoque institucional-

²⁷ Douglass C. North, “El desempeño económico a lo largo del tiempo”, en *El Trimestre Económico*, Vol. LXI, No. 244, p. 568

²⁸ *Ibíd.*, p. 570.

²⁹ *Ibíd.*, p. 579.

cognoscitivo en la historia económica que nos permita comprender el cambio a través del tiempo, para tener una noción mucho más completa del análisis económico de algún suceso o proceso.³⁰

La función de las instituciones dentro de la historia económica, la cual encontramos en el trabajo de José Ayala Espino titulado *La teoría de las instituciones*, indica que las instituciones se crean para desarrollar y mantener activos los mercados. Éstas solamente prevalecerán cuando sean eficientes en términos de mercado y cambian cuando se vuelven ineficientes en términos de las necesidades de intercambio.³¹ Derivado de esto, una problemática que se debe resolver, cuando se trabaja con las instituciones, es identificar qué elementos nos permiten distinguir las instituciones eficientes de las ineficientes.

En su trabajo, Ayala expone el pensamiento de A. Chandler, en el cual retoma la idea de cómo la historia ayuda a moldear a las instituciones y pone en evidencia que es un reto, ya sea para historiadores o economistas, porque tienen que identificar e investigar cómo y por qué han cambiado a lo largo del tiempo, para obtener respuestas en donde se aprecien los distintos cambios y decisiones que se implementaron en las instituciones y, por ende, cómo se alteraron las inversiones, producciones, empleo, inventario, precios e innovaciones tecnológicas y organizacionales.

³⁰ Dos de estas implicaciones son las siguientes: La primera de estas nos dice que las normas informales, las reglas formales y las características de su aplicación se deben mezclar porque de esta forma se da un comportamiento económico ya que son las normas las que dan legitimidad a las reglas de un sistema económico. No por esto, si se sacan de contexto y se quieren aplicar a otro sistema tendrán éxito, ya que al ser adoptadas en otro sistema se tendrán distintas características informales y por ende un desempeño distinto. Cuando se trata de ejecutar las mismas reglas en países menos desarrollados, los resultados pueden ser catastróficos por no tomar en consideración los diversos elementos que rigen a una sociedad. La segunda implicación que nos da North es que los sistemas de gobierno son los que moldean el comportamiento económico, por ser este sistema el encargado de crear, definir y ejecutar las reglas económicas, a lo que el autor nos dice que el éxito de estas reglas está en el grado en que se lleguen a aplicar. *Ibíd.*, p. 580-582.

³¹ José Ayala Espino. “La teoría de las instituciones”, en José Ayala Espino *Instituciones y Economía. Una introducción al neoinstitucionalismo económico*, FCE, México, 1999, p. 56

Ayala amplía la definición que North hace sobre las instituciones y afirma que “son el conjunto de reglas que articulan y organizan las interacciones económicas, sociales y políticas entre los individuos y los grupos sociales. Las instituciones son construcciones históricas que, a lo largo de su evolución (origen, estabilización y cambio) los individuos erigen expresamente.”³² Al tomar en perspectiva lo planteado por Ayala, podemos inferir que se enfrentan distintos procesos dependiendo de cómo se creen, es decir, qué giro siguen, si son instituciones estatales o no y cuales seguirán reglas coercitivas o sociales.

Es por esto que las instituciones las podemos entender como las mismas restricciones que los hombres erigen para moldear sus interacciones, estructurar los incentivos en el intercambio humano, político, social y económico, las cuales sirven para reducir incertidumbres y proveer señales para organizar la vida diaria y servir como guías para la interacción humana.³³

Para complementar el papel de las instituciones, utilizamos el concepto de agencia que plantean Michael Jensen y William Meckling donde argumentan que la agencia sirve como instrumento para solucionar problemas y delegar autoridad, caracterizado por el establecimiento de un contrato donde una o más personas contratan a otra persona para que realice un determinado servicio en su nombre.³⁴ Todas estas ideas nos dieron cimiento teórico para investigar sobre el comercio vía marítima y su conexión con el espacio marítimo del océano Pacífico para una región particular, el norte de la península de Baja California y el sur del estado de California.

La historiografía en general ha abordado el desarrollo de los puertos del Pacífico mexicano, privilegiando los puertos de Mazatlán y Acapulco, por ser los de mayor movimiento

³² *Ibíd.*, p.61-63.

³³ *Ibíd.*, p.67-75.

³⁴ Michael C. Jensen y William H. Meckling. “Theory of the Firm: Managerial Behavior, Agency Costs and Ownership Structure”, en *Journal of Financial Economics* 3, 1976, p. 308.

mercantil en el siglo XIX y principios del XX. En un segundo peldaño se encuentran numerosos estudios de los puertos de Manzanillo, Topolobampo, Salina Cruz, Guaymas y La Paz en la misma época.³⁵

Servando Ortoll Estrada, en su obra compilatoria titulada *Noticias de un puerto viejo. Manzanillo y sus visitantes, siglos XIX-XX*, nos ofrece una visión general de la evolución del puerto de Manzanillo en los siglos abordados. Hace énfasis que gracias al desarrollo de las actividades portuarias, la población local pudo crecer y vincularse a las actividades marítimas del Pacífico mexicano. Las anécdotas y trabajos del resto de los colaboradores de esta obra nos pusieron en perspectiva la importancia del análisis de cuestiones socioculturales para entender el desarrollo de los puertos.

Sergio Ortega Noriega en su obra *El edén subvertido: la colonización de Topolobampo, 1886-1896*, estudia la migración estadounidense llegada de San Francisco a Sinaloa vía marítima con la finalidad de establecer una colonia extranjera en México. Aunque esta colonización se dio en un territorio al sur de nuestra región, nos sirvió analizarlo para conocer algunas de las motivaciones estadounidenses de establecer colonias en el norte mexicano adyacentes al Pacífico, así como los problemas que propiciaron su fracaso.

Carlos Sánchez Silva y Luis Alberto Arrijoa Díaz-Viruell en su estudio titulado *Salina Cruz, Oaxaca: un puerto del Pacífico orientado hacia el mundo Atlántico, 1857-1910*, nos pusieron en perspectiva la importancia de conectar los puertos mexicanos del Pacífico con el

³⁵ Véase Servando Ortoll, *Noticias de un puerto viejo. Manzanillo y sus visitantes, siglos XIX-XX*, Instituto Colimense de Cultura, Colima, 1996; Sergio Ortega Noriega, *El edén subvertido: la colonización de Topolobampo, 1886-1896*, Siglo XXI, Sinaloa, 2003; Alfonso Guillén Vicente, “El triángulo de oro del Golfo de California. Mazatlán, Guaymas y La Paz en la conformación de un mercado regional (1848-1910)” en *Región y Sociedad*, no. 22, vol. XIII, 2001; Carlos Sánchez Silva y Luis Alberto Arrijoa Díaz-Viruell, “Salina Cruz, Oaxaca: Un puerto del Pacífico orientado hacia el mundo Atlántico, 1857-1910” en Francisco Morales Padrón (coord.) *XVIII Coloquio de Historia Canario-americana*, Cabildo de Gran Canaria, España, 2010; Dení Trejo Barajas, “El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internalización del comercio en el Pacífico Noroeste”, en *Tzintzun*, Revista de Estudios Históricos, no. 44, julio-diciembre de 2006; Dení Trejo Barajas (coord.) *Historia General de Baja California Sur. 1. La economía regional*, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 2002.

Atlántico. Aunque su estudio es un poco más localista, nos sirvió como ejemplo para conocer la importancia estratégica que una región puede llegar a poseer por su geografía y vínculos comerciales.

El trabajo de Alfonso Guillén Vicente titulado *El triángulo de oro del Golfo de California. Mazatlán, Guaymas y La Paz en la conformación de un mercado regional (1848-1910)*, nos ayudó a comprender la vinculación de varios puertos dentro de un circuito comercial marítimo. Guillén hace hincapié que gracias al descubrimiento de oro en California en 1848, los puertos de Mazatlán en Sinaloa, Guaymas en Sonora y La Paz en el sur de la península bajacaliforniana pudieron incrementar sus labores marítimas gracias a que se convirtieron en centros de abastecimiento y puertos regulares de embarcaciones que circulaban hacia California. Al estar ubicados estos puertos en el Golfo de California, pudieron enlazarse comercialmente para formar un mercado regional que se consolidó a finales del siglo XIX y principios del XX. Este trabajo nos sirvió como ejemplo para comprender la importancia del enlace de puertos contiguos en una misma región.

Dení Trejo Barajas en su trabajo titulado *El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internalización del comercio en el Pacífico Noroeste* nos dio un contexto general de cómo inició el comercio ilícito en el puerto de San Blas llevado a cabo principalmente por embarcaciones angloamericanas e inglesas. Además, hace la conexión de este puerto con la Alta y Baja California en el siglo XIX, al servir como puerto de suministro a los territorios más lejanos del centro de México en el Pacífico; desde San Blas se enviaron mercancías a las Californias procedentes de México o Guadalajara. Aunque la autora se centra en historiar la evolución del puerto de San Blas, destaca la importancia de las embarcaciones extranjeras, así como sus marinos y navegantes y nos analiza cómo se dieron las transacciones ilegales por ese

puerto, las medidas que tomó la autoridad para tratar de detenerlas y como los lugareños ayudaron a seguir incentivando el comercio ilegal, por diversas cuestiones. Este trabajo nos hizo poner en perspectiva la importancia que juega el contrabando en los puertos mexicanos del Pacífico y que tipo de elementos propiciaron el desarrollo del comercio ilegal.

Asimismo, la obra coordinada por Trejo Barajas titulada *Historia General de Baja California Sur. 1. La economía regional*, nos sirvió para conocer qué tipo de la explotación y extracción de recursos naturales se suscitó en la zona y cómo se desarrollaron las actividades portuarias que sirvieron, de cierta forma, como motor para echar andar el comercio regional en el sur de la península bajacaliforniana.

Por lo que se refiere al norte de la península de Baja California, los puertos y espacio marítimo no han sido abordados de manera completa. La historiografía regional y los historiadores locales han realizado un recuento de lo ocurrido con poca profundidad en el análisis tal vez porque su intención fue relatar la colonización del noroeste de la península o por un vago interés en los asuntos comerciales y marítimos.

Los primeros historiadores que trabajaron el papel de los puertos, pero siempre vinculándolos a las compañías colonizadoras, fueron David Piñera Ramírez, Jorge Martínez Zepeda, Hilarie Heath Constable y María Jesús Ruiz entre otros. Poco repararon en la importancia de la infraestructura portuaria, el movimiento de mercancías y embarcaciones o el tipo de pasajeros que arribaron en los navíos. Martínez Zepeda, Heath Constable y Ruiz van más allá de Piñera Ramírez al mencionar las relaciones comerciales de los puertos y la importancia para el comercio regional. Es un paso importante aunque deja escueto las cuestiones marítimas, la formación de la región y el rol de un posible circuito marítimo nacional como del internacional.

Martínez Zepeda en su texto titulado *Ensenada. La cenicienta del Pacífico*, ofrece un panorama general del poblado, no del puerto. El relato cronológico refiere desde el descubrimiento español hasta 1994³⁶, sin profundizar en las actividades portuarias, sus efectos y desarrollo. Por su parte Heath Constable, en su estudio *Las relaciones comerciales marítimas entre Ensenada y San Diego*, aborda de manera breve las cuestiones comerciales entre ambos puertos, entre 1887 y 1891, y afirma que “no hay hasta la fecha estudios concretos al respecto: ni siquiera se tiene reunida la información estadística relacionada con los volúmenes y el valor del comercio que se realizaba entre Ensenada y otros puertos.”³⁷ Si bien la preocupación de la historiadora apunta hacia el dato duro y cuantitativo no reconstruye series estadísticas o da pistas sobre cómo y dónde rescatarlas.

En el caso de Ruiz, *Aspectos económicos en el Partido Norte, 1849-1888*, aborda de manera más profunda las cuestiones comerciales, migrantes y de sectores apuntando la importancia de los puertos, el papel de las aduanas en su periodo de estudio y la extracción de recursos naturales por extranjeros, llevados principalmente a California. Este último trabajo es el que más se aproxima a lo relacionado con la actividad marítima y portuaria que se vivió en la región³⁸, pero el trabajo se queda a finales de la década de 1880.

Estudios más recientes como el de José Alfredo Gómez Estrada y Bibiana Santiago Guerrero muestran la importancia del tema marítimo. En *Pesca, industria y poblamiento en el Distrito Norte de la Baja California, 1909-1919*, Gómez Estrada resalta la importancia del sector pesquero que, al igual que la agricultura, la minería y la ganadería de Baja California, estuvieron

³⁶ Jorge Martínez Zepeda. “Ensenada. La cenicienta del Pacífico” en Jaime Oveda y Juan Carlos Reyes Garza (coords.) *Los puertos noroccidentales de México*, El Colegio de Jalisco, 1994, pp. 231-245.

³⁷ Hilarie Heath Constable. “Las relaciones comerciales marítimas entre Ensenada y San Diego” en Catalina Velázquez Morales (coord.) *Baja California, Un presente con historia*, UABC, Mexicali, 2002, p. 257

³⁸ María Jesús Ruiz. “Aspectos económicos en el Partido Norte, 1849-1888” en Catalina Velázquez Morales (coord.) *Baja California, Un presente con historia*, UABC, Mexicali, 2002, (Tomo I), pp. 221-243.

ligados a la economía y crecimiento del sur de California. El texto aborda la formación de compañías pesqueras en Ensenada y San Quintín, los cambios que se suscitaron dentro de éstas, la implementación de nueva tecnología y la relación en el ámbito laboral con el estado de California, EEUU, donde San Diego figuró como el centro de acopio de lo manufacturado y recolectado en Baja California.³⁹

Por su parte, Santiago Guerrero en *Mercado y medios de transporte como referentes a la apropiación del territorio en Baja California, 1850-1919*, argumenta que desde mediados del siglo XIX San Diego era ya el centro comercial de la región y que, gracias a la minería, los puertos bajacalifornianos se vincularon con el sur de California y el noroeste mexicano. Sin embargo, la autora argumenta que con la habilitación del puerto de Ensenada en la década de 1880 éste se convirtió paulatinamente en el centro comercial de la región y debido a esto, y al nuevo auge minero suscitado en el norte de Baja California, hubo una “vinculación tardía y en desventaja con el comercio marítimo [que] ocasionó que la zona se integrara a los circuitos comerciales de un mercado en expansión tanto de Sonora, Sinaloa y el Distrito Sur de la Baja California.”⁴⁰ No compartimos del todo este argumento ya que el puerto de San Diego siempre figuró como el lugar central de la región, como se demuestra en nuestra investigación. El espacio marítimo del norte de la península, se integró al circuito comercial del sur de California que registró una fuerte expansión a finales del siglo XIX y principios del XX.

En cuanto a la literatura estadounidense, han sido muy poco los trabajos que abordan el espacio marítimo del norte de la península de Baja California. La gran mayoría de los textos

³⁹ José Alfredo Gómez Estrada, “Pesca, industria y poblamiento en el Distrito Norte de la Baja California, 1909-1919”, en Lucila del Carmen León Velazco (coord.) *Territorio, sociedad y frontera. Estudios históricos sobre Baja California*. Centro Cultural Tijuana, CONACULTA, Colección Divulgación Cultural, México, 2011, p.118.

⁴⁰ Bibiana Santiago Guerrero, “Mercado y medios de transporte como referentes a la apropiación del territorio en Baja California, 1850-1919”, en Lucila del Carmen León Velazco (coord.) *Territorio, sociedad y frontera. Estudios históricos sobre Baja California*. Centro Cultural Tijuana, CONACULTA, Colección Divulgación Cultural, México, 2011, p.79.

están enfocados al turismo recreativo, de caza y pesca, en donde se refleja la vida de los poblados costeros en la península.⁴¹ La excepción la encontramos en el libro de Edward W. Vernon titulado *A Maritime History of Baja California*,⁴² en donde el autor hace un recuento de los puertos y asentamientos costeros de la península, desde las exploraciones por navegantes españoles en el siglo XVI hasta nuestros días. Se trata de una obra ambiciosa que rescata gran cantidad de datos en toda la península, aunque principalmente de Baja California Sur. Presenta cuáles fueron algunas de las embarcaciones que navegaron en sus costas, el crecimiento de las poblaciones y algunas actividades comerciales. No obstante, con el fin de exponer la mayor información posible, el autor no profundiza en las cuestiones económicas y comerciales derivadas del movimiento de las embarcaciones, asunto importante si se estudia la historia marítima de una región.

En ese tenor, *Espacio marítimo, comercio interregional y transporte costero entre California y Baja California en el océano Pacífico, 1887-1914*, contribuye a cubrir parte de los huecos historiográficos sobre la temática en Baja California y reconstruir la dinámica comercial marítima, algunas de sus inversiones y qué se exportaba e importaba al estado vecino de California.

La tesis se divide en cuatro capítulos. En el capítulo I, *Espacio marítimo en el Pacífico Norte*, se define el espacio marítimo de nuestra región en base a la comunicación e interacción que tuvieron entre sí por medio del transporte costero. En el capítulo II, *La explotación de recursos naturales y el comercio insular*, se examina la explotación de recursos naturales en las islas y sus cercanías de Baja California ubicadas en el Pacífico así como su importancia para el

⁴¹ Véase Thaddeus Reamy T. Brenton. *Bahía: Ensenada and Its Bay; Freedom, Farce, Fiesta, and Frustration in a Small Mexican City*. Westernlore Press, Los Angeles, 1961; Brain M. Fagan. *California Coastal Passages: San Francisco to Ensenada, Mexico*. Capra Press, Santa Barbara, 1981.

⁴² Edward W. Vernon. *A Maritime History of Baja California*. Viejo Press, Santa Bárbara, 2009.

sector minero y agrícola del sur de California. En el capítulo III, *Tráfico de navíos entre California y Baja California*, se analiza el movimiento marítimo costero de los navíos en la región, por realizarse el movimiento de carga, descarga de mercancías y traslado de pasajeros vía marítima a lo largo de la costa californiana y bajacaliforniana sin cruzar el océano Pacífico, así como sus rutas e itinerarios. En el capítulo IV, *La aduana marítima: regulación del tráfico, control y registro de pasajeros*, se analiza las funciones de la aduana como agencia reguladora del tráfico de mercancías, pasajeros y embarcaciones venidas por la vía marítima desde el sur de California al espacio marítimo bajacaliforniano, así como la problemática de la introducción ilegal de mercancías.

La investigación de la tesis se sustenta en una revisión exhaustiva de fuentes de ambos lados de la frontera entre México y Estados Unidos, específicamente en Baja California y California. En el caso mexicano, se revisó, analizó y trabajó las series Gobernación, Archivo General de la Nación y Aduanas Marítimas y Fronterizas, todas ellas pertenecientes a la colección Baja California en el Archivo General de la Nación, así como la serie Porfirio Díaz de la colección de la Universidad Iberoamericana en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California.

Asimismo, se revisaron las colecciones y fondos del Archivo Histórico de Ensenada y el Archivo Histórico del Estado de Baja California en los cuales encontramos diversos documentos, fotografías y notas relacionadas con el tema. En el caso estadounidense, se revisaron los fondos y colecciones especiales encontradas en The Bancroft Library, de la University of California, Berkeley; la Mandeville Special Collections de la University of California, San Diego; los National Archives en Riverside, California; la Colección Especial encontrada en la San Diego Public Library; y los acervos y colecciones de la San Diego State University y el San Diego

History Center.

Además, al estar en estos lugares pudimos revisar la prensa californiana en donde los diarios *San Diego Union* y *Lower Californian* se convirtieron en una fuente primaria por la cantidad de datos que pudimos extraer de sus páginas, y en menor medida del *San Diego Sun* y *Los Angeles Express*.

Realizamos apenas un primer acercamiento al comercio efectuado en la región de estudio ya que debido a la delimitación de las fuentes sobre la temática, donde muchos archivos aduanales y comerciales se perdieron y destruyeron, carecemos de datos duros sobre el valor y los volúmenes de mercancías así como los productos naturales que se importaron, exportaron o movieron vía marítima en la región.

La información que hallamos en las fuentes de archivo no está desglosada por mes o por año de modo que pudiesen plantearse series completas. Aún con esta delimitación la tesis ofrece información relativa al movimiento de mercancía y pasajeros dentro de este espacio marítimo en un periodo significativo para Baja California. Al final de la tesis ponemos en disposición del lector un glosario de definiciones de palabras claves que tienen que ver con cuestiones marítimas así como otras relativas a esta investigación.

CAPÍTULO I ESPACIO MARÍTIMO EN EL PACÍFICO NORTE

En este capítulo abordamos el espacio marítimo de la región de estudio y la comunicación e interacción que se dio por medio del transporte costero. Un espacio marítimo lo entendemos como el área costera donde se llevan a cabo actividades humanas, avance técnico, tecnológico y de la fuerza productiva. Estos elementos coadyuvan al desarrollo histórico de las sociedades organizadas en los asentamientos rurales y las comunidades urbanas frente a sus vecinos tierra adentro.

La función primordial del espacio marítimo, donde el mar sirve como espacio de circulación, es facilitar el movimiento de mercancías y personas cuando hay una deficiente o incompleta circulación terrestre. Es por esto que resulta importante analizar el papel del transporte marítimo que mueve carga y descarga de mercancías así como traslada pasajeros a lo largo de las costas de California y Baja California.

El capítulo está dividido en tres apartados. En el primero de ellos, presentamos los antecedentes generales alusivos al desarrollo de México en el Pacífico derivado del establecimiento del circuito marítimo California-Sudamérica, donde emergen los puertos mexicanos y posteriormente, el norte de Baja California. En el segundo apartado titulado “San Diego y su relación marítima con Baja California”, exponemos la importancia del crecimiento del puerto y la ciudad de San Diego, históricamente ligado con Baja California. Lo consideramos como el lugar eje de la creación del espacio marítimo bajacaliforniano que se formó y por ende, el cuantioso y diversificado movimiento de embarcaciones que se llevó a cabo propiciando así la relación, dependencia y evolución de los asentamientos bajacalifornianos con el sur de California vía marítima. El tercer apartado, titulado “Ensenada de Todos Santos”, se expone el desarrollo de

este asentamiento costero ligado con San Diego, la evolución y crecimiento del poblado derivado de las actividades comerciales marítimas, su importancia como el puerto comercial contiguo a la frontera con Estados Unidos y algunos ejemplos de comercios y comerciantes que se establecieron en este sitio. Además, se describe el papel que jugaron las compañías colonizadoras establecidas en la zona, así como la importancia de haber escogido este puerto como el eje central de sus operaciones ligadas con el sur de California y algunos de los problemas que experimentaron. Este apartado cuenta con dos sub-apartados. En el primero de ellos, titulado “La bahía de San Quintín”, rescatamos la importancia de esta bahía para el comercio del sur de California, así como algunas de las compañías que se establecieron y explotaron sus recursos. En el segundo sub-apartado titulado “El desembarcadero de Santo Domingo”, se expone el auge minero que se vivió en la zona y su conexión vital con San Diego para llevar a cabo su labor.

1.1.ANTECEDENTES

La inauguración de la ruta y circuito marítimo entre San Francisco y Panamá a finales de la década de 1840, establecida principalmente por el movimiento de personas hacia California por la fiebre del oro, propició que los puertos mexicanos del Pacífico se incorporaran a este circuito, lo que tuvo importantes repercusiones en la apertura comercial de nuevas regiones. Esto tuvo como consecuencia que los puertos mexicanos se convirtieran en escalas obligadas por los navíos que recorrían este circuito debido a que las máquinas de los vapores no eran lo suficientemente fuertes para llegar directamente de San Francisco a Panamá. El recorrido, que duraba aproximadamente tres semanas, benefició a los puertos mexicanos ya que sirvieron como

centros abastecedores de carbón, alimentos y agua para las distintas embarcaciones que llegaron a atracar en ellos.⁴³

Para la década de 1850, los puertos mexicanos que tuvieron mayor participación durante la etapa de la fiebre del oro en California, fueron San Blas, Mazatlán, Guaymas, Acapulco, Manzanillo, Salina Cruz y La Paz. Casi de inmediato estos puertos se convirtieron en sitios de convergencia de pasajeros de diferentes lugares y estratos. Muchas personas hicieron recorridos, por tierra y mar, hacia los puertos mexicanos en busca de un navío que los llevara hacia el lejano puerto de San Francisco, California. Quienes no lograban encontrar lugar, usualmente solicitaban a las embarcaciones de carga y en tránsito hacia el norte, un espacio donde alojarse y trasladarse a su destino.

San Francisco, por estas fechas, se convirtió en puerta de acceso de muchos inmigrantes que llegaron por vía marítima en busca del codiciado mineral. El crecimiento demográfico del puerto se multiplicó en cincuenta años. De contar con una población de 480 habitantes en 1848, pasó a 342,782 en 1900.⁴⁴ El arribo de un gran número de personas a California trajo aparejada la demanda de productos para subsistir y enseres y aperos para trabajar los reales mineros. El abasto de gran cantidad de productos agropecuarios y herramientas de trabajo provino primero de la zona costera occidental, de California, y se extendió después a las costas mexicanas colindantes con el Pacífico.

Los navíos provenían de Centro o Sudamérica y en otros casos de Europa. Los puertos mexicanos del Pacífico se convirtieron en centros proveedores de alimentos, ropa y todo tipo de

⁴³ Ruth Mandujano López. “La redefinición del espacio transpacífico durante la era de los vapores: el caso de las compañías marítimas entre México y Asia (1884-1910)”, en Aarón Grageda Bustamante (coordinador), *Intercambios, actores, enfoques. Pasajes de la historia latinoamericana en una perspectiva global*, Universidad de Sonora, México, p.120.

⁴⁴ Karina Busto Ibarra. *El espacio del Pacífico mexicano: puertos, rutas, navegación y redes comerciales, 1848-1927*. Tesis doctoral. El Colegio de México, 2008, p. 189.

avituallamiento para que las embarcaciones continuaran la travesía hasta California. En esta labor, los comerciantes que dominaron el intercambio fueron los de Mazatlán, Acapulco y San Blas. Como estrategia, muchos de ellos enviaron al puerto de San Francisco a sus socios, parientes e hijos para establecer oficinas de contacto con sus pares estadounidenses. Entre 1849 y 1853, los productos procedentes de San Blas y Mazatlán dominaron el mercado de abasto rumbo a San Francisco, pero para 1865 Guaymas y Mazatlán intensificaron sus redes y dinámica comercial con el puerto californiano, desplazando al antiguo puerto de San Blas.⁴⁵

El movimiento de mercancías y personas se realizó por medio de embarcaciones de bandera alemana, francesa, estadounidense e inglesa, lo que convirtió a San Francisco en el nodo central del circuito mercantil entre Europa y América, y entre México y Estados Unidos, en el Pacífico. Al principio, la mayoría de las embarcaciones que entraron y salieron de los puertos mexicanos no contaron con un itinerario fijo, por tratarse de barcos de vela, que transitaban a merced de las inclemencias climáticas o los vaivenes del viento. La modernización de las embarcaciones con el uso del vapor redujo los contratiempos. La presencia de los vapores fortaleció las relaciones entre San Francisco y los puertos mexicanos y las diversas compañías que prestaron el servicio de transporte estuvieron subvencionadas por el gobierno estadounidense y luego por el gobierno mexicano. La introducción de nueva tecnología en las rutas del Pacífico⁴⁶ fue determinante en la expansión comercial de los puertos mexicanos, ensanchó la posibilidad de transformarse en mercados regionales y llevar las mercaderías de México más allá de los espacios tradicionales.

⁴⁵ *Ibid.*, p.154-155.

⁴⁶ La aplicación del vapor al transporte terrestre y marítimo se extendió de forma sustancial, reduciendo los costos y tiempos de traslado. Paolo Riguzzi, "México y la economía internacional, 1860-1930" en Sandra Kuntz Ficker (coord.) *Historia económica general de México: de la Colonia a nuestros días*, El Colegio de México, Secretaría de Economía, México, D.F., 2010, p. 379.

El movimiento de mercancías y personas trajo aparejados tres puertos como principales centros comerciales y de distribución: en California, el puerto de San Francisco creció rápidamente y se convirtió en poco tiempo en la ciudad portuaria de mayor jerarquía en toda la franja costera del Pacífico. En México, Mazatlán fungió como el principal puerto del Pacífico mexicano, cuya zona de influencia y capacidad comercial, apoyado por buenas vías de comunicación terrestre, le permitieron tener predominio sobre los otros puertos mexicanos. Mazatlán empezó a cobrar importancia entre 1858 y 1865, como puerto de gran escala, y a él llegaron embarcaciones que hicieron el recorrido entre San Francisco y el resto del continente americano. Asimismo se convirtió en lugar predilecto para abastecerse de provisiones. La mayoría de los productos que demandaron fueron alimentos, ropa y aperos para animales de trabajo,⁴⁷ cantidades que aumentaron y se diversificaron con el correr de los años. Para Mazatlán el comercio con California fue de suma importancia ya que abastecía azogue a los reales mineros y artículos alimenticios como azúcar, harina y frutas de temporada, por mencionar algunos.

El tercero fue el puerto de Acapulco, lugar de importancia comercial derivada de los arribos de los galeones de Manila en siglos pasados, además de ejercer alta influencia con el poder político por su cercanía con la capital del país. La explotación y exportación de maderas finas en los bosques de las costas guerrerenses fue una de las actividades de mayor importancia efectuadas por el puerto de Acapulco ya que, dependiendo del valor en el mercado, eran exportadas hacia Estados Unidos (principalmente a California) y Europa. Otro producto que salió con frecuencia de este puerto fueron los cueros y pieles de animales, ya que en muchos poblados del estado de Guerrero se practica, desde 1858, la cría de ganado y el curtido de pieles. Paradójicamente, durante estos años, la población de Acapulco no creció, sino que disminuyó,

⁴⁷ Busto, *Los espacios*, 2008, pp. 217-223.

pasó de tener 5,679 habitantes en 1791 a 3,000 en 1854 y 2,000 en 1860.⁴⁸ Aun así, hubo registro de una actividad constante en el puerto debido principalmente al movimiento de embarcaciones extranjeras que llegaron a él.

De esta forma, la inserción de México en el comercio internacional ha estado vinculada históricamente, por lo menos desde último tercio del siglo XIX en lo que respecta a la zona del Pacífico, con el dinamismo y expansión de Estados Unidos. La vecindad de la República Mexicana con aquel país sirvió de palanca para colocar muchos de los recursos y mercaderías nacionales y, de igual forma, estimular, captar y distribuir los productos venidos del mercado estadounidense y, posteriormente, del resto del mundo.

Debido a la expansión del comercio internacional, estimulada por la reducción de los costos y tiempo del transporte, se pudieron explotar nuevos territorios y recursos que propiciaron un mayor crecimiento en el mercado nacional. Esto pudo ser posible con la apertura gradual y la liberación comercial implementada a partir de 1876, con la llegada de Porfirio Díaz a la presidencia del país. Durante su gobierno, el libre cambio fue visto como la base del progreso económico y el proceso de apertura de la economía mexicana al mercado globalizado se extendió al mercado regional. La integración paulatina con la economía estadounidense derivó en un dinámico proceso de exportación de recursos mexicanos y el financiamiento externo que permitió a México enlazarse al resto del comercio mundial.⁴⁹

La modernización de los sistemas de transporte en México fue un factor clave para el comercio exterior. Desde mediados del siglo XIX se tenía en perspectiva que México era uno de los países que presentaba mayores dificultades para el progreso del comercio ya que el relieve

⁴⁸ *Ibíd.*, p. 317-320 y 354.

⁴⁹ Riguzzi, "México", 2010, p. 388.

geográfico del país era el gran impedimento natural para conectar a las poblaciones entre sí, y por ende con el sur de Estados Unidos.

Con el tendido de líneas férreas a lo largo del territorio mexicano y las mejoras implementadas a los caminos terrestres, se integraron diversas poblaciones del centro con el norte del país, lo que aceleró el intercambio comercial, los flujos de bienes y personas así como el desarrollo del capitalismo. Con el incremento de las conexiones marítimas en el país, se puso en evidencia la pobre infraestructura de sus instalaciones portuarias, las cuales requerían de mejoras continuas para poder llevar a cabo su labor de carga, descarga, almacenamiento, alijo, recepción y resguardo de navíos nacionales y extranjeros.

La mayoría de las empresas que manejaron navíos extranjeros en el océano Pacífico del norte mexicano fueron estadounidenses, radicadas en el estado de California.⁵⁰ Las compañías firmaron contratos con el gobierno de México para que en sus recorridos entre San Francisco y Panamá, sus embarcaciones tocaron los principales puertos mexicanos en el Pacífico y varios más de forma opcional,⁵¹ propiciando así las actividades portuarias, las cuales recibieron un gran impulso al establecerse nuevos puertos, aduanas marítimas y líneas navieras en la República Mexicana.

⁵⁰ California fue foco de atención para empresarios y comerciantes estadounidenses radicados en la costa este de su nación, por considerarla como un territorio amplio, explotable y que los conectaría con el Pacífico. Después de la anexión de California a la Unión Americana, y con el descubrimiento de oro en el norte en 1849, se pobló rápidamente y se establecieron numerosos puertos en donde comerciaron con distintas naciones que poseían flotas mercantes, convirtiéndolo en la puerta comercial marítima para la entrada y salida de mercancías de los Estados Unidos en el Pacífico. Véase; James Miller Guinn, “California Under the Rule of Spain and Mexico”, en *Annual Publication of the Historical Society of Southern California*, no. 2/3, vol. 7, 1907-1908; Robert Glass Cleland, “The Early Sentiment for the Annexation of California: An Account of the Growth of American Interest in California, 1835-1846”, en *The Southern Historical Quarterly*, no. 1, vol. 18, julio 1914; Kevin Starr. *Americans and the California Dream, 1850-1915*. Oxford University Press, Nueva York, 1973.

⁵¹ Puesto que el país dependía de buques extranjeros para desarrollar su tráfico exterior, el gobierno procuró atraer empresas de todo tipo y nacionalidad para que fueran frecuentados periódica y regularmente los puertos de la República. Sandra Kuntz Ficker. *El comercio exterior de México en la era del capitalismo liberal, 1870-1929*, El Colegio de México, México, 2007, p. 104-112.

Fue hasta entonces que los puertos del Pacífico mexicano experimentaron crecimiento en comparación con los puertos del Golfo de México. Aun así estos últimos tuvieron un auge mayor por la construcción de nuevas vías terrestres (en especial el nascente sistema ferroviario), a través de las cuales se movieron mercancías y pasajeros desde los puertos de Veracruz, Tampico y Matamoros hasta diversos poblados en el interior del país. Al establecerse líneas ferroviarias entre los principales puertos del Pacífico mexicano (Mazatlán, Acapulco, Salina Cruz, Guaymas, San Blas, Manzanillo), éstos se convirtieron en puntos importantes para el comercio marítimo nacional e incrementaron su actividad con el comercio estadounidense, principalmente el proveniente de California.

Por otro lado, en la península de Baja California, se asentaron poblaciones que carecían de caminos adecuados y una línea de ferrocarril que los uniera con el interior del país y por esta razón se entrelazó de modo preferente con los poblados vecinos de Estados Unidos por el vínculo natural, geográfico y comercial propiciado por su cercanía. Esta desventaja para la península se convirtió en una oportunidad para el estado de California desde el ámbito comercial. Los centros bajacalifornianos de población supusieron un potencial de intercambio de toda índole y la articulación de un circuito de comunicaciones marítimas desde y hacia el puerto de San Diego.⁵²

La importancia que fue adquiriendo el intercambio comercial entre México y Estados Unidos creó un espacio geográfico particular. Hay que mencionar que antes de perder el territorio, la Alta California era un área prometedora para la explotación de recursos y la compra venta de bienes.⁵³ Y hacia 1850 detonó en un área de grandes alcances colonizadores, agrocomerciales y mineros. El capitalismo en ascenso del vecino país se fortaleció con el

⁵² Heath, "Las relaciones", 2002, pp. 255-257.

⁵³ Ignacio del Río, "Las Californias en el horizonte político de los primeros gobiernos del México independiente, 1821-1827", en *Meyibó*, no.2, nueva época, julio-diciembre de 2010, pp.8-10.

dominio del territorio oeste, el propio y el expoliado a México, lo que aumentó el intercambio en la frontera norte de México. El expansionismo de la época demandó recursos de toda índole,⁵⁴ tanto de la actividad minera, industrial y agrícola moderna, como de medios de transporte, embalaje, seguros y vigilancia.

El surgimiento de los puertos bajacalifornianos en el océano Pacífico se aceleró con la relación mercantil con Estados Unidos así como por el expansionismo y saqueo de recursos a través de California. Entre las décadas de 1860 y 1870 se especuló que Estados Unidos se quedaría con la península de Baja California debido a que en esta última se rumoraba que había abundantes yacimientos minerales y naturales, lo cual inquietaba a ambos gobiernos, a los estadounidenses por anexarse la península a California y a los mexicanos por no poder poblar el territorio.⁵⁵

Los depósitos de sal en las cercanías de la bahía de San Quintín, ubicada a 178 kilómetros al sur de Ensenada, eran saqueados ilegal y constantemente, así como otros minerales y materiales de Baja California. Ante este panorama, en 1861 José Matías Moreno, enviado por el gobierno federal mexicano para informar de las condiciones en que se encontraba la península, declaró que en Ensenada de Todos Santos debía establecerse un puerto de altura⁵⁶ para fomentar el comercio interior e impulsar la agricultura y la minería, que poca atención habían recibido hasta entonces.

Habilitar Ensenada como puerto comercial podía presentar una ventaja sobre los demás puertos del Pacífico por su cercanía a Estados Unidos. El gobierno mexicano hizo oídos sordos a

⁵⁴ Véase Carlo M. Cipolla. *Historia económica de la población mundial*. Critica, Barcelona, España, 2000.

⁵⁵ Heath, "La época", 2002, p. 247.

⁵⁶ La Paz se reconoció oficialmente como puerto de altura en 1854, sin lograr dicha categoría Loreto, Mulegé, San Quintín y Ensenada de Todos Santos. Los principales centros de abastecimiento de productos extranjeros para la península eran San Francisco y San Diego en Estados Unidos, puertos a donde llegaban barcos cargados de mercancías provenientes de distintas partes del mundo. *Ibid.*, p. 229.

las condiciones de la península y en 1873 comerciantes y empresarios, sobre todo los grandes agricultores y ganaderos de California, pidieron al gobierno estadounidense la adquisición de esos terrenos para mantener sus ganados y explotar sus minas.⁵⁷

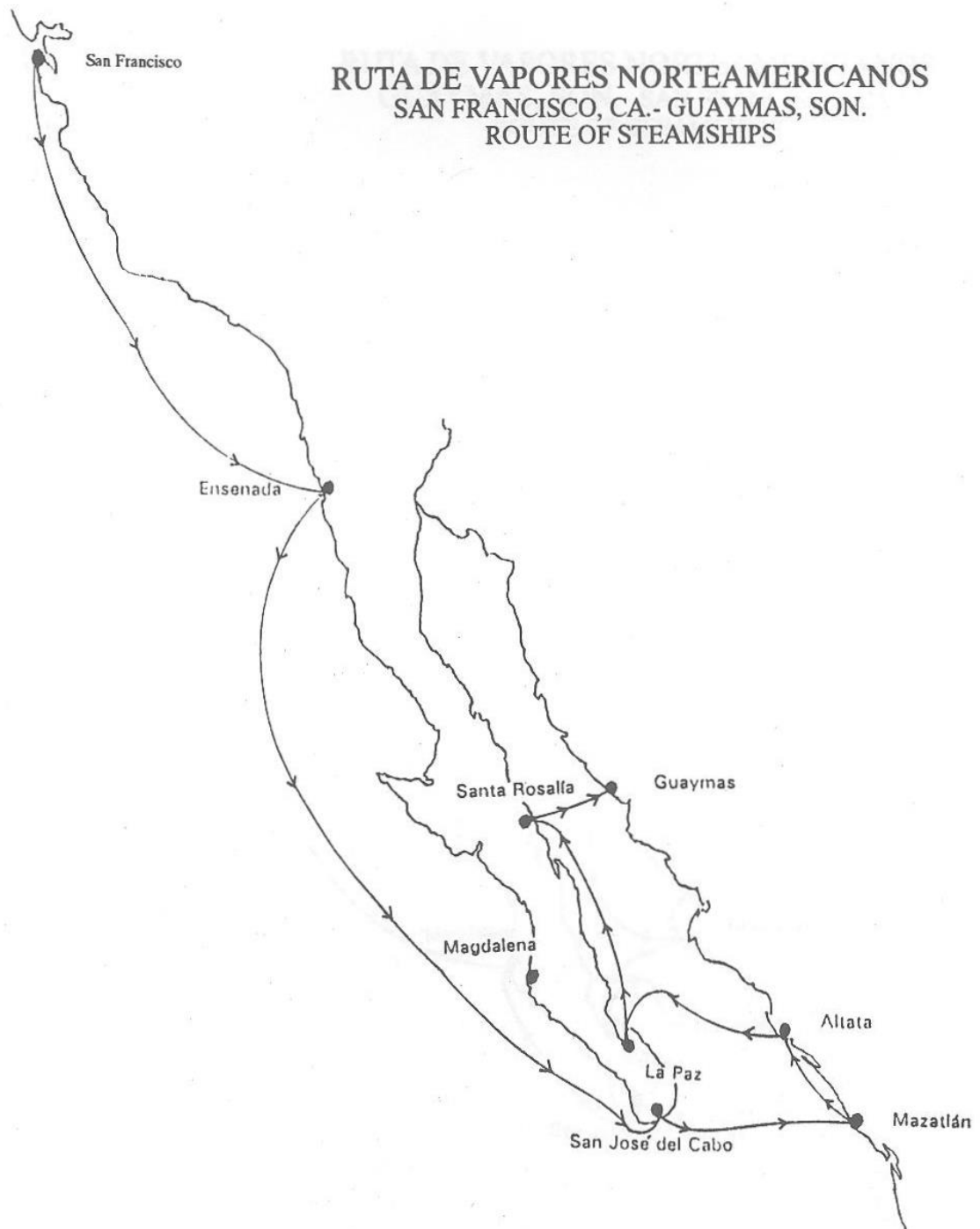
En este contexto y bajo aquella posición surgió el puerto de Ensenada de Todos Santos a principios de la década de 1880. El gobierno mexicano apoyó los proyectos para colonizar lo que aún quedaba de la California mexicana y propició la inmigración y colonización como eje de control y modernización de la frontera norte del país. La Ley de Colonización y Compañías Deslindadoras de 1883 impulsó la movilidad y actividades en Ensenada, el puerto y el poblado, principalmente por la explotación minera de Real del Castillo. Ensenada de Todos Santos se convirtió en la puerta de llegada de inmigrantes, colonizadores, aventureros y gambusinos, además de tránsito, salida y recepción de mercancía de diferentes lugares que abastecieron los ranchos, los distritos mineros y las fincas agrícolas en donde se cosechaba: trigo, maíz, frijol, papas, higos, uvas y manzanas, entre otros productos del campo.⁵⁸

El puerto de Ensenada se enlazó al puerto San Francisco en el último tercio del siglo XIX, y posteriormente, al de San Diego, California, adquiriendo relevancia como puerto de tránsito comercial entre los grandes puertos de San Francisco en Estados Unidos y Mazatlán, en México, como se aprecia en la ruta de vapores, que presentamos en el mapa 1, entre San Francisco, California, y Guaymas, Sonora.

⁵⁷ Heath, "La época", 2002, pp. 247-248

⁵⁸ Busto, *Los espacios*, 2008, p.385.

Mapa 1. Ruta de vapores estadounidenses entre San Francisco, California, y Guaymas, Sonora, en el último tercio del siglo XIX.



Fuente: Tomado David Piñera Ramírez y Jorge Martínez Zepeda. *Baja California, 1901-1905. Consideraciones y datos para su historia demográfica*. Universidad Autónoma de Baja California, Universidad Nacional Autónoma de México, San Diego State University, Tijuana, 1994, p.43

Asimismo, se estableció un servicio para transportar carga de todo tipo y pasajeros (dos a tres veces por semana) por lo que podemos afirmar que se estableció un circuito de comunicación marítima San Diego-Ensenada-San Quintín-isla de Cedros. La mayoría de las embarcaciones que entraron por los puertos bajacalifornianos fueron de bandera extranjera con destino final a California, así que el circuito incentivó el comercio exterior.

Aunque el espacio marítimo bajacaliforniano, en el periodo de este estudio (1887-1914), fue pequeño en comparación con otros del Pacífico mexicano, Ensenada y San Quintín, entre otros poblados, recibieron a personas de diversos lugares del mundo. Sus pobladores convivieron con visitantes de Alemania, Italia, Inglaterra, Estados Unidos, Rusia, Japón y China, así como de los estados de la República Mexicana, convirtiéndose el puerto de Ensenada, principalmente, en asentamiento cosmopolita⁵⁹ por la interacción cultural, social y económica de aquellos con los residentes del lugar.⁶⁰ Este proceso histórico generó un espacio marítimo particular, el bajacaliforniano, ligado con San Diego y constituyeron un *hinterland* natural.

En resumen, hacia 1870 los puertos mexicanos que mayor contacto comercial marítimo tuvieron con California, fueron los de Mazatlán y Acapulco. Los dos puertos prosperaron también por las vías de comunicación terrestre construidas en sus cercanías, evento que los

⁵⁹ La inmigración extranjera a California trajo consigo nuevos métodos de trabajo, tecnología y una visión de los negocios que influyó sobre la región. La llamada fiebre de oro en California, que en un primer momento provocó el desplazamiento de gran parte de la población del territorio peninsular hacia los campos auríferos, significó la prosperidad de algunos rancheros del Partido Norte. El descubrimiento del mencionado mineral tuvo otro importante efecto: la incorporación de nuevos elementos culturales a la vida de los habitantes de la región. Algunos ejemplos de este cambio cultural, consecuencia del contacto con gente de otras nacionalidades, fueron: sus demandas por nuevos productos como distintos tipos de telas, de lino, manta, algodón, seda y toda clase de ropa manufacturada. También fue importante la sustitución gradual del adobe utilizado en las construcciones por productos prefabricados e industrializados, como tablas, ladrillos, puertas, ventanas y toda clase de accesorios de fierro y acero; asimismo, hubo cambios en la alimentación, como el consumo de pastas, cereales y productos enlatados. Ruiz, “Aspectos económicos”, 2002, p. 241.

⁶⁰ Censo de la población de San Carlos, Colonia Carlos Pacheco, formado de orden del C. Jefe Político del Distrito Norte de la Baja California, por los CC. Miguel Miramón y Manuel Legrand en los últimos 6 días del mes de enero de 1888, en Acervo Documental del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California (en adelante AD-IIH-UABC), colección Archivo General de la Nación (en adelante AGN), serie Gobernación, 27.20.

conectó con el resto del territorio nacional y los integró con la construcción del ferrocarril. No ocurrió así para el norte de Baja California; la falta de un sistema ferroviario disminuyó las posibilidades de hacer que sus puertos fueran de escala, en especial Ensenada de Todos Santos, sin embargo, éste se convirtió, en poco tiempo, en el único puerto de altura de la península con salida al océano Pacífico. Para la década de 1890 se registró de manera significativa movimiento mercantil y de pasajeros en la zona, lo que convierte al puerto en un tema de interés para la historiografía local, así como para la historia marítima y binacional.

Además, al constituirse Ensenada en 1882, en la capital del Partido Norte, y luego Distrito Norte de Baja California, fue base de suministro de alimentos y bienes en general para la población y sus visitantes, perfilando así un rostro distinto del puerto. A partir de 1883 Ensenada de Todos Santos quedó establecida como un puerto atracadero para las diferentes líneas navieras que recorrían el Pacífico, por lo que el arribo de embarcaciones incrementó la actividad de tránsito en la región. El poblado debió avituallar a sus pobladores y a sus visitantes temporales que hacían escala en Ensenada para continuar a su destino principal, San Diego. El resultado en mediano plazo fue el incremento del comercio marítimo, la vinculación con viajeros de diversas nacionalidades y el entramado de redes con sus pares en Estados Unidos.

1.2. SAN DIEGO Y SU RELACIÓN MARÍTIMA CON BAJA CALIFORNIA

Desde mediados del siglo XIX, California comenzó a poblarse rápidamente por el descubrimiento de yacimientos de oro en las cercanías del puerto de San Francisco; este último se convirtió en la puerta de acceso de muchos migrantes que llegaron de distintas partes del mundo a tratar de explotar el mineral aurífero y pronto acumular una riqueza envidiable. Sin embargo, con el paso del tiempo, el auge minero disminuyó y los migrantes, ahora convertidos

en pobladores de California, empezaron a explorar y buscar qué otros recursos podrían explotar y comerciar vía marítima, por ser el medio de comunicación más rápido y eficiente para esta zona a finales del siglo XIX y principios del XX. Apegados al Pacífico, se empezaron a poblar al sur de San Francisco, la bahía de San Pedro y, posteriormente, la de San Diego. Esta última es la que más nos compete analizar ya que su relación con el espacio marítimo bajacaliforniano, que se analiza en los siguientes apartados, la posicionaron como el lugar central de esta zona.

San Diego, puerto californiano más cercano a Baja California, se convirtió en el lugar ideal de donde zarpar los navíos estadounidenses que se aventuraron a recorrer las aguas del Pacífico al sur de la frontera. Aunque las embarcaciones que llegaron a navegar en este periodo (1887-1914) fueron relativamente pequeñas y de corto alcance, como las balandras, también denominadas *sloop*, sirvieron para acarrear a este puerto los diversos materiales y recursos encontrados en la península bajacaliforniana, así como en sus islas, por lo que se llegó a servir de centro distribuidor del sur de California, ya que de él se enviaron los recursos explotados a otros puntos de Estados Unidos.

Desde la década de 1850, San Diego empezó a figurar como el centro abastecedor de mercancías, comestibles y vestimentas para los residentes de la península,⁶¹ ya que por la distancia a que se encontraban los asentamientos en este lugar, resultó más viable comerciar con el puerto californiano, que con los otros puertos o poblaciones mexicanas del Pacífico. La vida comercial de San Diego, desde sus inicios, estuvo ligada a las actividades marítimas.⁶²

⁶¹ Antonio Padilla Corona, “Escenario político en el Partido Norte, 1848-1882” en Catalina Velázquez Morales (coord.) *Baja California, Un presente con historia*, UABC, Mexicali, 2002, (Tomo I), p. 190.

⁶² Actividades marítimas, como el comercio, la construcción de navíos y la pesca. Véase James Mills. “San Diego. Where California Began”, en *The Journal of San Diego History*, vol. 13, no.4, octubre 1967; William C. Richardson. “Fishermen of San Diego”, en *The Journal of San Diego History*, vol. 27, no.4, octubre 1981; Linda M. Pearce Nolte. “Yachting: Its’s history in San Diego”, en *The Journal of San Diego History*, vol. 20, no.4, octubre 1974.

Una de las primeras actividades, en las cuales se ocuparon los navegantes hacia 1850, fue la caza de ballenas. Muchas de sus cacerías resultaron más fructíferas en la península de Baja California donde podían practicar la caza y pesca de estos mamíferos, así como de otras especies marinas, sin restricción alguna. Entre las décadas de 1850 y 1880, y ante el crecimiento de la industria ballenera en California, San Diego se convirtió en el puerto central de esta actividad marítima por su cercanía con Baja California, dónde arribaban las ballenas a dar a luz a sus crías haciéndolas más vulnerables para cazarlas. Por ende, el tráfico de esta especie como mercancía fue muy intensivo y se convirtió en una actividad laboral de gran demanda.

Muchos balleneros radicados en la costa del Atlántico de Estados Unidos llegaron a San Diego en buscando participar en esta actividad. Por la distancia que tenía que recorrer la flota ballenera en busca de sus presas, desde San Diego hasta la laguna Ojo de Liebre o *Scammon's Lagoon* en Baja California,⁶³ se establecieron estaciones balleneras para auxiliar y dar servicio a los marinos y sus embarcaciones en donde podían atracar; dos de ellas estuvieron en San Diego y hubo una en Santo Tomás y en Punta Banda, en el territorio norte de la península; dos más en el territorio sur de la península, en Bahía Magdalena⁶⁴ y Bahía Vizcaíno.⁶⁵ La caza de ballenas por embarcaciones salidas desde San Diego se mantuvo activa hasta la década de 1880, cuando México inició la regulación de la pesca.

⁶³ Por muchos años portó este nombre en honor al ballenero estadounidense, Charles Melville Scammon quien, en 1857, a bordo de su navío *Boston*, pudo entrar a la laguna, algo que no se había logrado antes por los balleneros debido a la condición geográfica del lugar, y capturó veinte ballenas grises de las cuales extrajo 700 barriles de aceite de ellas. Véase Robert H. Busch. *Gray Whales. Wandering Giants*, Orca Publishers, Canadá, 1998, p. 90.

⁶⁴ Debido al entorno geográfico de Bahía Magdalena, en el territorio sur de la península de Baja California, los estadounidenses se interesaron en la compra y adquisición de la península de Baja California por su parecido con la zona de San Francisco. Para ellos, si se establecía otro puerto de altura como el encontrado en el norte de California, se podría controlar el comercio marítimo en el Pacífico. Sin embargo, la zona tenía un gran problema: la falta de agua potable. Debido a esto, la población asentada en sus alrededores fue muy escasa y el interés estadounidense de construir un gran puerto aquí culminó cuando se inició la construcción del canal de Panamá. Aun así, se propiciaron algunas actividades marítimas en este puerto. Una de ellas fue la explotación de orchilla. Véase Eugene Keith Chamberlin. "The Japanese Scare at Magdalena Bay" en *Pacific Historical Review*, vol. 24, no. 4, noviembre 1955.

⁶⁵ Ruiz, "Aspectos económicos", 2002, p.235.

Para finales del siglo XIX, el puerto de San Diego ya era un centro dinámico relacionado con las diversas actividades marítimas que se practicaban en sus cercanías y las labores agrícolas tierra adentro.⁶⁶ Su ubicación geográfica lo convirtió en un puerto estratégicamente exitoso al recibir a grandes cantidades de embarcaciones de diversos tamaños y de distintas naciones. San Diego era un puerto de altura que contó con distintos atracaderos, aduana, estación de cuarentena, astilleros, muelles, fundiciones, depósitos para carbón y almacenes para mercancías. El puerto contó con un faro naval desde 1855, el cuál sirvió para ayudar a los marineros encontrar su regreso a San Diego. Además de recibir a buques con espaciosa bodegas para carga general y rodante, frigoríficos, graneleros y pesqueros de todo el Pacífico, contó también con un sistema ferroviario, por el cual pudo introducir tierra adentro productos llegados desde Inglaterra, Canadá, China, Japón y demás naciones poseedoras de flotas marítimas mercantiles. A esto se le sumó su cercanía a la frontera con México al sur, ya que era la puerta marítima estadounidense para los recursos provenientes del Pacífico mexicano, por razones geográficas, y podía introducir los productos mexicanos a la costa del atlántico de su nación mucho más rápido en comparación si eran enviados a San Francisco en el norte de California.⁶⁷

Las actividades portuarias de San Diego se incrementaron gracias a la conexión de la vía marítima con el sistema ferroviario, dejando grandes ganancias al puerto a finales del siglo XIX. Algunas de estas fueron obtenidas mediante los aranceles cobrados por la aduana marítima de San Diego, la cual recaudó por aranceles, entre 1880 y 1889, 1, 029,266 dólares. Otras vinieron en la forma del cobro de derechos portuarios.⁶⁸

⁶⁶ Las principales cosechas agrícolas fueron de limones y naranjas. Éstas usualmente eran exportadas hacia el norte y este de Estados Unidos por vía ferroviaria. Otros productos agrícolas que se exportaban desde San Diego a finales del siglo XIX y principios del XX fueron manzanas, uvas, higos, ciruelas, almendras, trigo, peras, calabazas, cebada, alfalfa y papas. J.R. Southworth. *The Port of San Diego. The Southwestern Gateway of the United States*, San Diego Chamber of Commerce, San Diego, California, 1899, p.1-6.

⁶⁷ *Ibid.*

⁶⁸ *Ibid.*

En 1888, solamente por medio de la Pacific Coast Steamship Company, el puerto recibió a 10,849 pasajeros y 50,145 toneladas de mercancías; y se embarcaron en sus navíos 17,058 personas y 2,792 toneladas de mercancías. Pero para 1890, debido a las altas tarifas impuestas por las compañías ferroviarias, que solían favorecer a los puertos de San Pedro y San Francisco, el puerto de San Diego recibió, nuevamente, sólo por la Pacific Coast Steamship Company 4,621 pasajeros y 26,024 toneladas de mercancías; se embarcaron en sus navíos 6,612 personas y 8,454 toneladas de mercancías. A pesar de esta baja, el movimiento de personas y tráfico de mercancías que se movió en el puerto dejó ganancias en la población de más de 550,000 dólares de la época, tan solo en el año de 1890.⁶⁹

Otras compañías de navegación que transitaron por el puerto de San Diego fueron la Pioneer Company, Spreckels Company, The Mexico, International, Pacific and Gulf of California Steamship Company, The Importation and Exportation Company y The Opposition Company. Las dos primeras tuvieron embarcaciones que navegaron entre San Diego y Nueva York mientras que la tercera se encargó del tráfico marítimo con el norte de la península de Baja California por medio de sus dos vapores, el *Manuel Dublán* y el *Carlos Pacheco*. A estos dos vapores, que estuvieron navegando entre San Diego y Ensenada de Todos Santos sirviendo como los conductos para mover las exportaciones e importaciones entre los dos países, se les sumaron el *Montserrat* y el *Newbern*, manejados por distintas compañías.

En septiembre de 1888 se produjo gran exaltación por el descubrimiento de oro en El Álamo, en las cercanías de Ensenada, teniendo como resultado que en los meses de febrero y marzo de 1889 se produjera una afluencia considerable de mineros y mercancías que se

⁶⁹ *An Illustrated History of Southern California*, The Lewis Publishing Company, Chicago, 1890, pp. 88-95.

embarcaron desde San Diego rumbo a este mineral, incrementándose el comercio vía marítima,⁷⁰ como se verá más adelante.

La búsqueda de recursos minerales en Baja California fue un atractivo para los habitantes de Estados Unidos y entre las décadas de 1870 y 1910, varios inversionistas californianos, con sus oficinas establecidas en el puerto de San Diego, se dedicaron a patrocinar expediciones en busca de distintos recursos y materias primas en el Pacífico de la Baja California, así como en sus islas adyacentes. Cuando se enteraron de algún descubrimiento de oro, sus expectativas y optimismo incrementaban e invertían mucho más capital en la península.

Entre los recursos que buscaron y explotaron en Baja California, fueron la sal, mineral en bruto, piedra de yeso, azufre, cobre, talco, carbón, mica, entre otros. Además, debido a la demanda poblacional, aprovecharon para llevar diversas hortalizas, alimentos provenientes de la pesca de animales y productos que les pudieran servir para la manufactura de diversos artículos como fue el caso de la concha perla que se usó para la elaboración de botones.⁷¹ Los minerales que más se buscaron en la península, además del oro, fueron el cobre, hierro y carbón.⁷²

⁷⁰ El valor de las exportaciones salidas del puerto de San Diego a distintos lugares entre junio de 1887 y diciembre de 1889 fue de 1, 078,855 dólares; de estos 128,824.86 dólares provinieron del valor de las exportaciones hechas a la península de Baja California en sólo 1888. En los últimos cuatro meses de 1889 se exportaron desde San Diego 37,119 paquetes de mercancías, los cuales equivalen a 753 toneladas de cargamento aproximadamente y 52,744 metros de madera, teniendo como total 74,620.22 del valor de la mercancía. Las importaciones que se recibieron vía marítima desde Baja California no fueron tan numerosas y consistieron en metales, lingotes de oro y cuero de animales en estos años. *Ibíd.*

⁷¹ Lawrence Douglas Taylor Hansen, “Baja California, ¿el cuerno de la abundancia? Inversiones estadounidenses y desarrollo económico en el norte de la península, en el Porfiriato” en José Alfredo Gómez Estrada y Araceli Almaraz Alvarado (coords.) *Inversiones, colonización y desarrollo económico en el noroeste de México, 1870-1940*. Universidad Autónoma de Baja California, El Colegio de la Frontera A.C., México, 2011, p. 15-16.

⁷² El carbón, fuente principal de energía de la época, tanto para usos industriales como para el transporte (ferrocarriles y barcos de vapor), la calefacción y el alumbrado, constituyó uno de los recursos naturales más buscados en esta época. Este mineral fue ansiosamente buscado en las distintas zonas del interior y también en las islas de la península. Aunque se tenía conocimiento de la existencia de carbón en la zona desde la época misional, los yacimientos encontrados hasta entonces eran pequeños. Los buscadores de este mineral en Baja California durante el Porfiriato esperaron encontrar yacimientos de una escala mucho más grande, para cubrir la demanda de una creciente economía regional, sobre todo San Diego y las otras poblaciones de California. *Ibíd.*, pp. 19-20.

Debido a la búsqueda de estos recursos y al quedar el norte de Baja California en cierto aislamiento de la República Mexicana, por barreras geográficas y la falta de buenas vías de comunicación, el norte bajacaliforniano se unió al sur de California, de manera más dependiente en las últimas décadas del siglo XIX cuando California, a través de San Diego, y Baja California, a través de Ensenada de Todos Santos, iniciaron su estrecha relación marítima derivada de su comercio interregional y su colindancia en la frontera.

San Diego siguió incrementando sus actividades portuarias y éstas trajeron consigo un aumento en la población del puerto: para 1887 ya contaba con 40,000 habitantes. Debido a la migración, el pueblo de San Diego llegó a experimentar un *boom* en el mercado de bienes raíces y durante 1880 a 1889 vendieron gran cantidad de terrenos, lotes y casas a los nuevos residentes e inversionistas que se establecieron en la zona.⁷³ Esto propició que, nuevamente, los comerciantes de San Diego voltearan hacia el sur en busca de materiales para la construcción ya que en estos años hubo una gran demanda de distintos materiales que sirvieron para construir y decorar las casas y edificios.⁷⁴

El *boom* del mercado de bienes raíces en San Diego favoreció a los inversionistas de terrenos en el norte de la península de Baja California, los cuales aprovecharon para vender terrenos en Ensenada de Todos Santos y sus alrededores, como se verá en el siguiente apartado. Fue por eso que cuando el mercado colapsó por completo en 1889 en el territorio sur de California⁷⁵, Ensenada se vio afectada ya que dependía de los comerciantes e inversionistas estadounidenses que estaban llevando a cabo su colonización con migrantes extranjeros.

⁷³ Mills, "San Diego", 1967.

⁷⁴ Taylor, "Baja California", 2011, p. 48.

⁷⁵ El *boom* en el mercado de bienes raíces del sur de California condujo a una fiebre de especulación que animó a aquellos empresarios que se interesaron por planificar y desarrollar los asentamientos al sur de la frontera impulsados, probablemente, por los precios bajos de los terrenos en Baja California, en comparación con los de California y otras de las regiones más pobladas de Estados Unidos, hasta el colapso de este mercado en 1889. Taylor, "Baja California", 2011, p. 33.

Aunque hubo salida de capital y personas de San Diego a causa de esto, Ensenada sufrió un mayor abandono que solamente pudo superarse gracias al hallazgo de una veta de oro en El Álamo, y de nuevo empezaron a llegar colonos, migrantes e inversionistas para desarrollar y explotar los reales mineros en busca de una fortuna inmediata. Es por ello que se dice que Ensenada se fundó como un centro de abastecimiento y puerto central para las actividades mineras en Baja California.⁷⁶

1.3. ENSENADA DE TODOS SANTOS

El surgimiento de los puertos del norte bajacalifornianos, el de Ensenada de Todos Santos principalmente, se debe a una intensa relación con el estado de California. En las décadas de 1860 y 1870 hubo grandes especulaciones que hacían pensar que Estados Unidos se quedaría con la península de Baja California, ya que era considerada complementaria al desarrollo de California y en sus múltiples bahías ofrecían elementos para un gran desarrollo económico.⁷⁷

El transporte marítimo jugó un papel fundamental en el desarrollo del puerto ensenadense debido a las condiciones que ofrecía su condición geográfica para el resguardo de embarcaciones. Desde 1877, el jefe político y comandante del territorio, Andrés L. Tapia, abrió el puerto de Ensenada de Todos Santos al comercio, bautizándolo como Puerto México y mandó instalar por unos meses una oficina aduanal para suplir la de Tijuana, que se cerró para la labor básica del cobro de derechos.⁷⁸ Uno de los argumentos a favor de la mudanza fue que resultaba

⁷⁶ Donald Chaput, William M. Mason y David Zarate Loperena. *Modest Fortunes. Mining in Northern Baja California*. Natural History Museum of Los Angeles County, Los Angeles, California, 1992, pp. 30-31.

⁷⁷ Padilla, "Escenario político", 2002, p. 188.

⁷⁸ En el mes de noviembre de 1877, el General Coronel Andrés L. Tapia, a raíz de una visita a la región, arribó en el vapor *México* a Ensenada de Todos Santos. De este lugar se trasladó a Real del Castillo, capital del territorio norte de la península donde los habitantes del lugar le solicitaron una comunicación más directa con los mercados del país y del extranjero puesto que estaban sujetos a realizar sus importaciones y exportaciones por la aduana de Tijuana y por esto tenían una dependencia forzosa con San Diego. Después de escuchar las quejas de los vecinos del poblado minero, permitió hacer las importaciones demandadas por Ensenada y abrió el puerto ensenadense al comercio, con

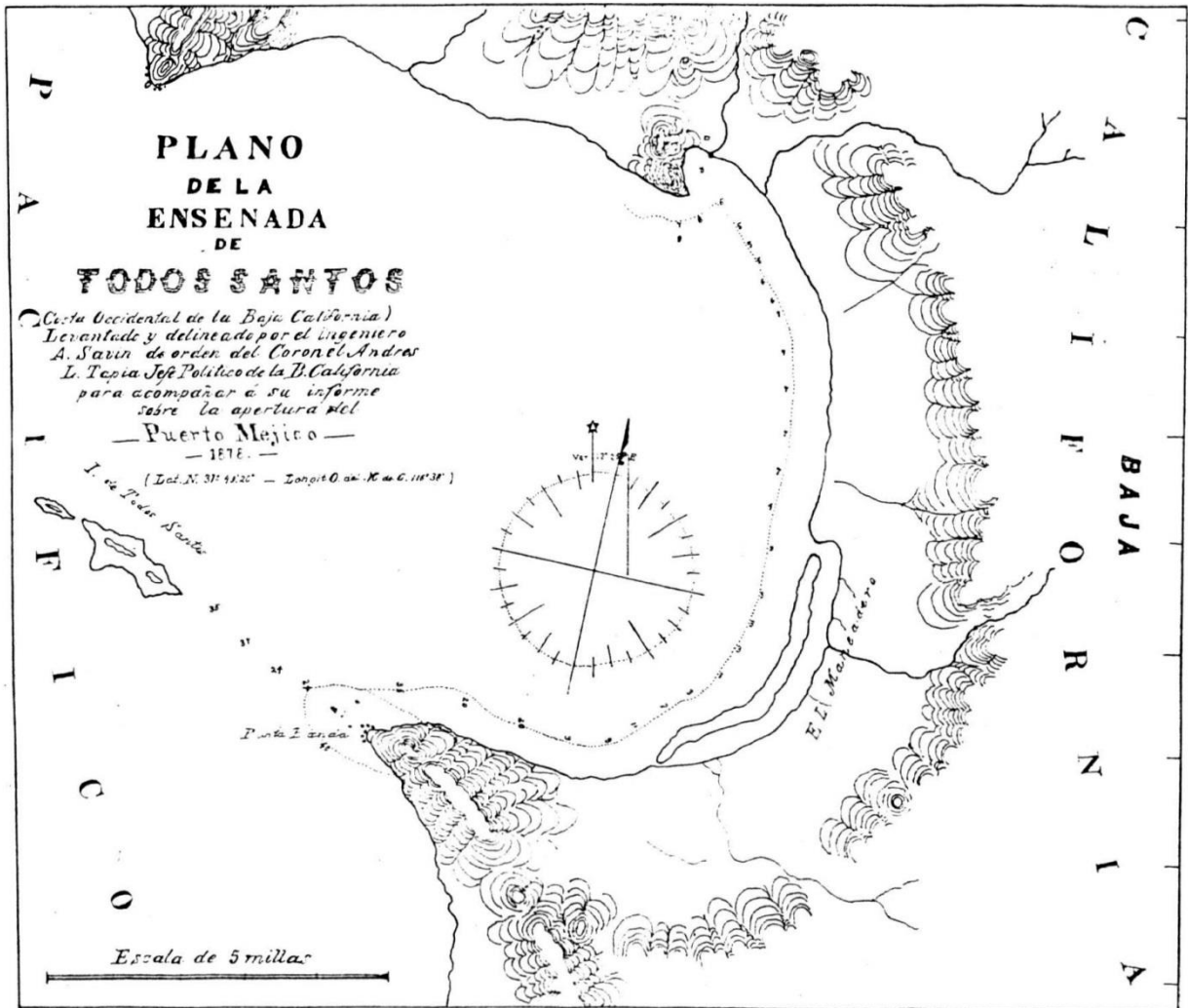
más barato para los comerciantes importar y exportar las mercancías provenientes de California por Ensenada vía marítima, que por el poblado de Tijuana vía terrestre.⁷⁹ A esta última llegaban los artículos de primera necesidad provenientes de San Francisco, California, que en un principio resultaba menos costosos conseguir que en el vecino poblado de San Diego. Así que el personal de la aduana tijuanense se instaló en Ensenada por un breve periodo hasta que reabrieron la primera.

A continuación presentamos el mapa que se elaboró sobre el decreto del jefe del Territorio, Tapia, donde se le nombra Puerto México en 1878:

el nombre de Puerto México. Asimismo, ordenó que el personal de la aduana de Tijuana se trasladase a Ensenada para vigilar a aquella costa. Véase, Hilarie J. Heath. “El comercio de Ensenada”. Manuscrito sin publicar, p.4; David Zarate Loperena. “La aduana de Ensenada y la zona libre en 1881”, ponencia presentada en la reunión de Comités Municipales del Estado de Baja California, manuscrito sin publicar, p. 3.

⁷⁹ En las últimas décadas del siglo decimonónico tiene lugar una serie de cambios en la política económica que buscan, entre otros objetivos, hacer que las finanzas públicas dependan menos de los derechos sobre comercio exterior. Es durante el porfiriato cuando se consolidan estas medidas, permitiendo que la política comercial vaya más allá de un fin meramente recaudatorio, para ser parte de una política económica que permita orientar el crecimiento de determinados sectores de la economía, particularmente favorecer al sector comercial y manufacturero. Paralelamente, el mercado mundial registra un acelerado crecimiento debido a una revolución en tecnología y en transportes, así como una serie de cambios institucionales en los países europeos y Estados Unidos. Estos países demandaron productos agrícolas y materias primas, mientras exportaban innovaciones tecnológicas, capitales y recursos humanos hacia América Latina y otras regiones. El cobro por derecho se refiere al conjunto coordinado de construcciones ideales, emanadas de un poder público efectivo y destinado a actuar o realizarse en la vida humana de relación social a diferencia de un impuesto que es el ingreso público creado por ley y de cumplimiento obligatorio. Véase Luz María Uhthoff López, “Los impuestos al comercio exterior en México en la era de las exportaciones, 1872-1930” en *América Latina en la Historia Económica*, no. 24 México julio-diciembre de 2005; Raúl Cervantes Ahumada, *Derecho Marítimo*, México, 1977, p.5; Hesiquio Treviño Calderón. *Historia y personajes de Ensenada*. Ensenada, 2003, p.111-112.

Mapa 2. Plano del puerto de Ensenada de Todos Santos (Puerto México) en 1878.



Fuente: Tomado de David Zarate Loperena. “La aduana de Ensenada y la zona libre en 1881”, ponencia presentada en la reunión de Comités Municipales del Estado de Baja California, manuscrito sin publicar.

Pero aunque Tapia abrió y reconoció el puerto de Ensenada (como Puerto México) en 1877, la resolución final del gobierno federal se dio hasta el 26 de octubre de 1880, cuando se confirmó la apertura del puerto y la clausura de la aduana fronteriza de Tijuana, mediante un decreto oficial.⁸⁰ A continuación presentamos algunos de sus puntos más notables:

⁸⁰ Heath, “El comercio”, p.3.

Artículo 1. Se abre el comercio de altura y cabotaje, con el nombre de “Todos Santos”, un puerto en el Territorio de la Baja California.

Artículo 2. Se cierra la aduana fronteriza de Tijuana, situada en el Territorio de la Baja California a inmediaciones de la línea divisoria con los Estados Unidos, estableciéndose en dicho lugar una sección de vigilancia, dependiente de la aduana de “Todos Santos”.

Artículo 3. La clausura de la aduana fronteriza de Tijuana tendrá lugar un mes después de a instalada aduana de “Todos Santos”.⁸¹

Abierto el puerto de Todos Santos en Ensenada al comercio, la importancia del alijo a causa del flete de la mercancía que arribaba y salía en el puerto fue el argumento para solicitar el cambio de la cabecera política del Partido Norte de Real del Castillo a Ensenada. El jefe del Partido Norte, José María Rangel, expuso tres puntos sobresalientes en su informe ante el gobierno federal en los cuales destacó la importancia de llevar a cabo el cambio de la capital hacia el puerto:

1. Que existiendo en la Ensenada de Todos Santos la aduana marítima y por consecuencia los mayores y casi únicos intereses fiscales en ese partido, es de la mayor conveniencia sino necesidad; que para su mejor custodia existan allí las autoridades principales así políticas como judiciales.
2. Que ese punto es el conducto de más fácil comunicación con el extranjero y por donde se surten los habitantes de la frontera de todo lo necesario para la vida y esta llamado por lo mismo a progresar tanto en población como en capitales siendo un centro comercial y de tráfico que exige la presencia en él de las superiores autoridades.
3. Su ubicación en cuanto a la conveniencia administrativa también reclama la existencia en el de la cabecera de la localidad pues están en más pronta y fácil comunicación con esta capital por los vapores que periódicamente tocan dicho puerto y porque está respecto de los demás lugares habitados de la frontera.⁸²

A partir de 1882 el tráfico marítimo que se empezó a dar con mayor auge dentro del espacio marítimo de Ensenada, fue clave para establecer la capital en este punto, a partir de

⁸¹ *Diario Oficial de la Federación*, 26 de octubre de 1880, tomado de David Piñera Ramírez. *Los orígenes de las poblaciones de Baja California. Factores externos, nacionales y locales*. Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali, 2006, p.115.

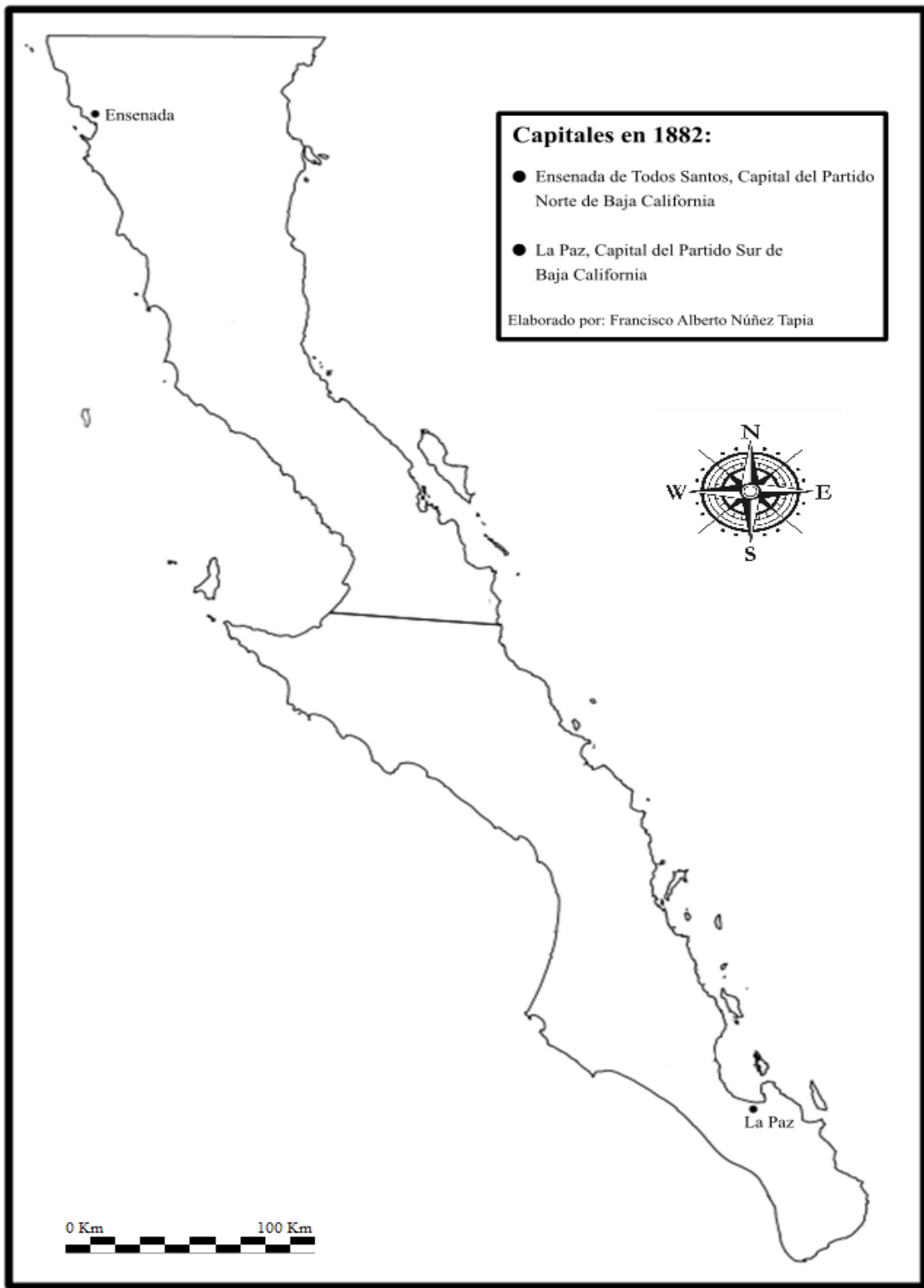
⁸² Propuesta de José María Rangel, jefe político de la Baja California, para que se eleve el puerto de Ensenada de Todos Santos a cabecera política del Partido Norte de la Baja California. La Paz, 14 de diciembre de 1882, en Acervo Documental del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, AD-IIIH-UABC, colección AGN, serie Archivo General de la Nación, 3.44.

1882, por ser la vía más fácil de comunicación inmediata de los habitantes del Partido tanto con el extranjero que como con el resto de la nación. Sin embargo, debido a que en el Partido Norte escaseaban buenos medios de comunicación hacia el sur, y al estar la capital de La Paz en el otro extremo de la península, a 1,058 kilómetros de distancia (véase mapa 3), hubo poca interacción y movimiento de embarcaciones entre ambas capitales, a diferencia de los navíos que llegaron del sur de California, y en especial de San Diego.⁸³

Finalmente, al establecerse el puerto de Ensenada de Todos Santos como el más cercano a Estados Unidos, la ventaja comparativa redujo los costos, tanto contables como de transacción política, y se utilizó además como fondeadero de distintas embarcaciones. El resultado a mediano plazo fue el aumento de volumen de comercio con el extranjero, mayor facilidad para la exportación e importación de todo tipo de mercancías, recursos y materias primas, así como un punto estratégico que funcionó como nodo o centro irradiador para la conformación de un futuro *hinterland*.

⁸³ *Ibíd.*

Mapa 3. Capitales de la península de Baja California en 1882.



Fuente: Elaboración propia donde se muestran las capitales de los Partidos Norte y Sur de Baja California en 1882. Digitalización de Sandra Lucia Casillas Molina.

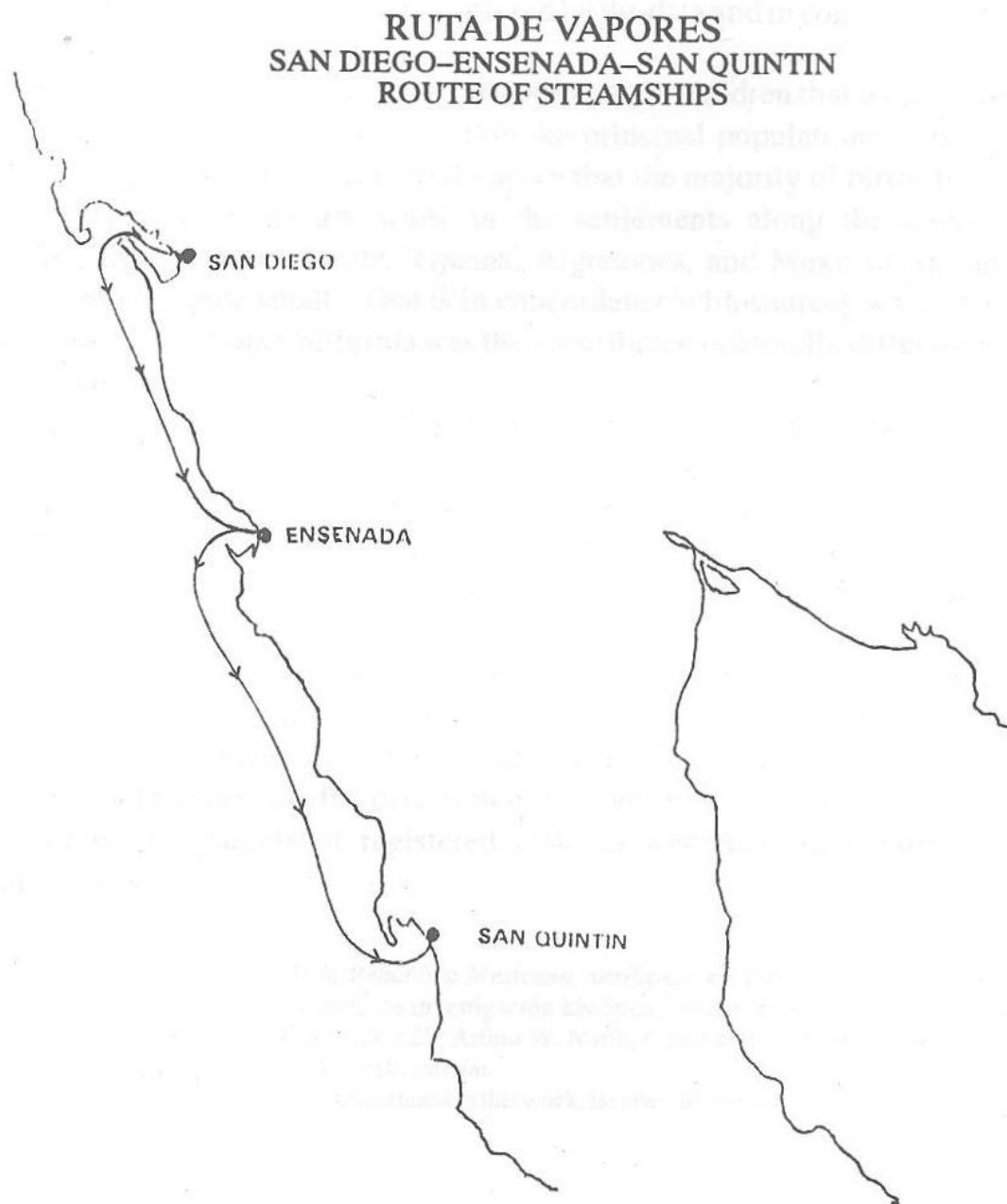
Una vez establecida la aduana marítima, de modo permanente, en Ensenada de Todos Santos, ésta se volvió la agencia que controló el tránsito marítimo desde y del Partido Norte. Como señalaría Douglass C. North, la organización y la reglamentación que marcó las reglas del juego fue la aduana. Tanto para regular el tráfico de mercancías, el pago por derecho portuario y la colecta de fondos fiscales como para el cobro de impuestos y multas, detener el contrabando y mantener una relación política con el destacamento militar acuartelado en Real del Castillo, que protegiera la cabecera, la aduana y el comercio en general efectuado en aquel lugar.⁸⁴

Para 1886, a cuatro años de haber cambiado la capital hacia el puerto, se estableció una ruta de vapores con recorridos semanales entre el puerto mexicano y el puerto de San Diego. Esta dinámica favoreció a los habitantes de Ensenada que pudieron comerciar y conocer los sucesos que se desarrollaban en ambas naciones a través de las publicaciones o de primera mano cuando se trasladaban a bordo de los navíos que funcionaron como barcos de carga con bodegas, y transporte de pasajeros en los camarotes dispuestos para tal fin. En agosto de 1886 se estableció una agencia consular estadounidense en el puerto de Ensenada, que al poco tiempo fue elevada a vice consulado,⁸⁵ hecho que sugiere un aumento en la actividad marítima y comercial, como también prospectiva positiva para el futuro. Asimismo, el poblado de San Quintín se anexó a la ruta marítima de Ensenada y San Diego, como se aprecia en el mapa 4.

⁸⁴ Padilla, “Escenario político”, 2002, p. 217.

⁸⁵ Heath, “La época”, 2002, p. 251-252.

Mapa 4. Ruta de vapores entre San Diego, Ensenada y San Quintín en las últimas décadas del siglo XX.



Fuente: Tomado David Piñera Ramírez y Jorge Martínez Zepeda. *Baja California, 1901-1905. Consideraciones y datos para su historia demográfica*. Universidad Autónoma de Baja California, Universidad Nacional Autónoma de México, San Diego State University, Tijuana, 1994, p.43

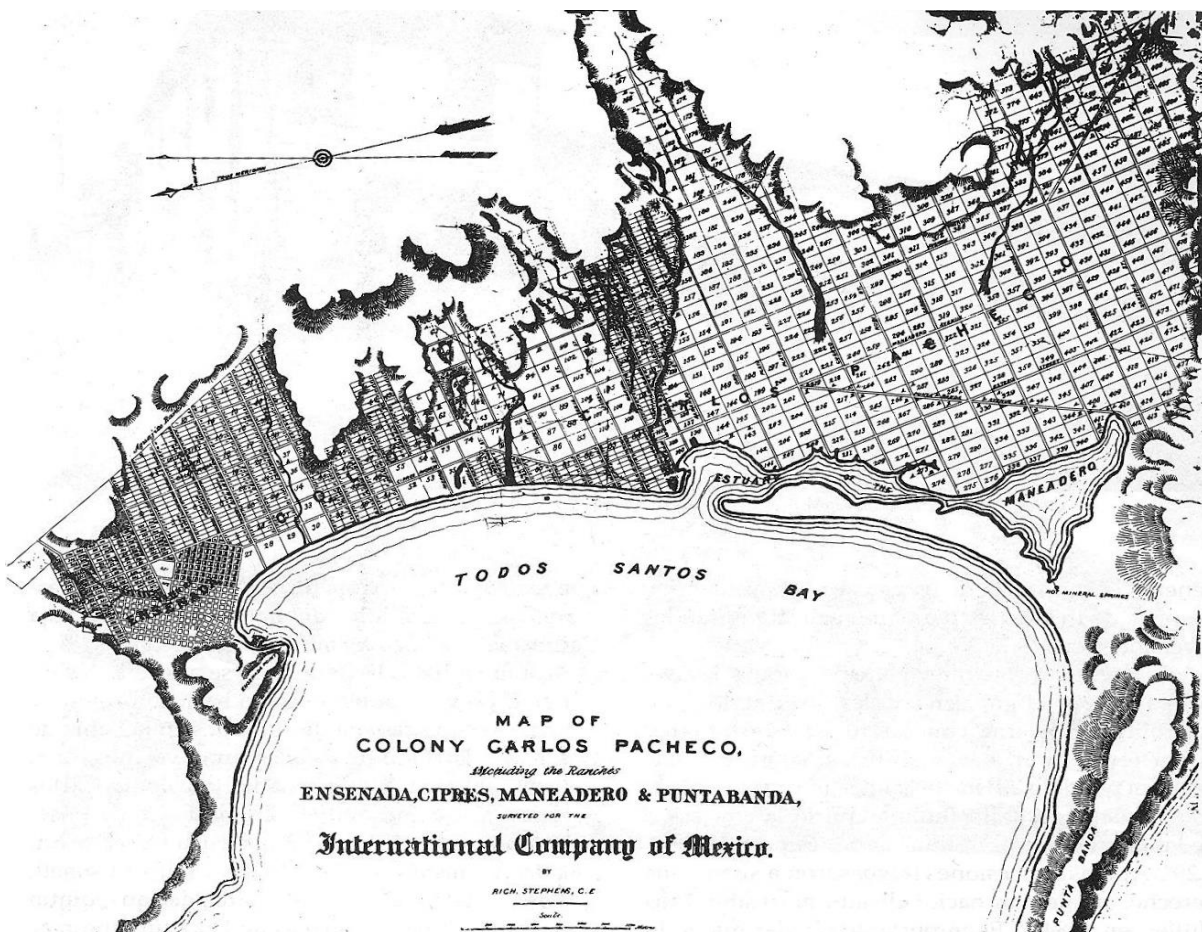
Las facilidades otorgadas por el gobierno mexicano con las Leyes de Colonización de 1883 propiciaron la inmigración y la colonización a la región. Esto tuvo como resultado que Ensenada de Todos Santos se convirtió en la puerta de llegada de colonos y mercancías, así como centro abastecedor de ranchos y distritos minerales de la zona fronteriza.

The International Company of México, conocida como la Compañía Internacional, adquirió 3,511 hectáreas de terrenos en el Partido Norte de la Baja California en 1887 y el puerto ensenadense se convirtió en el principal centro de abasto para aquella y, al interior del poblado en el eje de desarrollo y crecimiento en todos sentidos. Además, anunció la urbanización de Ensenada, el Ciprés, Maneadero y Punta Banda, como se muestra en el mapa 5, donde aparece el proyecto tentativo de colonización y urbanización de la compañía en 1887.

Respecto a la urbanización del poblado de Ensenada, al quedar formalizado el traslado formal de los terrenos a la Compañía Internacional en 1887, se empezaron a realizar obras a mayor escala que aquellas iniciadas en 1882, cuando se trasladó la capital de Real del Castillo al puerto, marcando así una nueva fase de desarrollo intensivo en Ensenada donde se trazaron y delimitaron avenidas y calles e introdujeron los servicios de alumbrado público y agua potable, entre otros.⁸⁶

⁸⁶ David Piñera Ramírez, “Las Compañías Colonizadoras en Ensenada, 1886-1910”, en *Ensenada: Nuevas Aportaciones para su historia*, Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali, 1999, p. 191-192.

Mapa 5. Mapa de la Colonia Carlos Pacheco de la Compañía Internacional.



Fuente: Tomado de *The Perfect Land of the Mission Fathers, Lower California, the Peninsula, Now Open to Colonists*, San Diego, 1887.

La Compañía Internacional llevó a cabo una fuerte campaña publicitaria en todo el territorio de California para atraer colonos, de manera que siguiera arribando un número importante de migrantes como había ocurrido en 1849.⁸⁷ La Compañía instaló una línea de vapores, The Mexico, International, Pacific and Gulf of California Steamship Company, para pasaje y cargamento; comunicó al puerto ensenadense con San Diego al instalar líneas telefónicas y telegráficas; construyó dos muelles, el de Ensenada y uno más ubicado al sur de la

⁸⁷ Véase *Lower California, "Tierra Perfecta" or Perfect Land. The Fertile District Owned by the International Company of Mexico, Now Open to Colonists*, 1887.

bahía en Punta Banda. También reconstruyó el camino terrestre entre Tijuana y Ensenada que se destruía cada vez que se presentaban fuertes lluvias.

Con el establecimiento de colonos en este lugar, la Compañía Internacional impulsó el comercio en Ensenada de Todos Santos⁸⁸ y para 1888 la localidad contaba con diversos establecimientos relacionados con

conservas, jabón y velas, escobas, muebles, textiles de lana, cerillos, aguas gaseosas; una maderería, una vinatería y destiladora, una tenería, una zapatería, dos herrerías, tres talabarterías, una carrocería y dos molinos de harina, [...] tres hoteles, el lujoso y al poco tiempo renombrado Hotel Iturbide inaugurado en octubre [de 1887], además de varias casas de hospedaje, cinco tiendas de abarrotes, dos lavanderías de chinos, una barbería, varios restaurantes, dos iglesias, tres imprentas y suficientes cantinas para satisfacer la sed y ahogar las penas de una población mucho mayor. Había varias escuelas, para niñas, otra para niños y una mixta en la que se impartían clases en inglés, aunque varios de los colonos extranjeros preferían mandar a sus hijos a escuelas en San Diego o hasta San Francisco.⁸⁹

Entre los comerciantes involucrados destacaron Jorge Ibs y Eulogio Romero. Ibs, de nacionalidad alemana,⁹⁰ estableció su empresa mercantil en 1885 donde vendió herramientas y accesorios para las minas, ropa, sombreros, zapatos, pistolas, parque, pólvora y cuchillos importados o de origen nacional. Por su parte, Romero, de nacionalidad mexicana y comerciante local, estableció una casa mercantil en el puerto en 1888 y se dedicó a vender productos nacionales o importados como sombreros, zapatos, efectos de ferretería, vinos, cerveza, cigarros y demás. Romero fue uno de los importadores y exportadores de carne de abulón y sus conchas más exitosos de la localidad; fungió además como agente exportador de la harina producida en el

⁸⁸ Al vender un gran número de lotes y terrenos a extranjeros, la Compañía Internacional propició una diversidad de actividades terciarias en Ensenada como el comercio, los servicios de transporte, educativos, religiosos, financieros, burocráticos e informativos característicos de las comunidades urbanas. De esta manera se intensificó y sistematizó el desarrollo de una pequeña población existente en un predio de grandes proporciones a finales de la década de 1880. Piñera, "Las Compañías", 1999, p. 192.

⁸⁹ Heath, "La época", p.250-252.

⁹⁰ Jesús Méndez Reyes, "Alemanes en el noroeste mexicano. Notas sobre su actividad comercial a inicios del siglo XX", en *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, no. 46, julio-diciembre 2013, p. 55-86.

molino “El Pacífico” además de frutas preservadas y enlatadas de “El Progreso”; se adentró en el negocio bancario y extendió giros de cambio con San Francisco, San Diego y Mazatlán.⁹¹

A estos dos comerciantes se sumaron muchos otros que hicieron crecer rápidamente las actividades mercantiles por la vía marítima. Sin embargo, la actividad mercantil se frenó debido al colapso de bienes raíces en California en 1889⁹² que provocó el retiro de compradores interesados en Baja California.⁹³ No obstante, la actividad económica no desapareció, como lo podemos advertir en el establecimiento de industrias como la fábrica de frazadas de propiedad estadounidense, y la finalización del muelle para transbordar, atracar y descargar embarcaciones, siempre y cuando la marea estuviese baja, lo que mejoró las actividades portuarias.⁹⁴

Como consecuencia de esto y a pesar de haber numerosos comercios y obras de mejoras llevadas a cabo por la Compañía Internacional, la compañía tuvo déficit. Al no cubrir sus adeudos, la Compañía buscó traspasar sus derechos en Ensenada y logró venderlos a una compañía británica, a la que le resultó muy favorable incursionar en el territorio contiguo al océano Pacífico y Estados Unidos. La Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización, conocida en la zona como la Compañía Inglesa, se interesó en el desarrollo iniciado en Ensenada por la Compañía Internacional y accedió a comprarle en 1888 todos sus derechos e infraestructura en el territorio.⁹⁵

Para tratar de tener un mejor control sobre las concesiones adquiridas por los estadounidenses, los ingleses diversificaron sus actividades en Baja California, separándolas por

⁹¹ J.R. Southworth. *Baja California ilustrada*, Gobierno del Territorio de Baja California, 1899. p. 26-27.

⁹² Las posibilidades para promover la colonización de terrenos en Baja California parecieron favorables para los especuladores de bienes raíces estadounidenses debido al gran auge que se dio en San Diego hasta el colapso de este mercado en 1889. Taylor, “Baja California”, 2011, p. 34.

⁹³ David Piñera. *American and English Influence on the Early Development of Ensenada, Baja California, Mexico*. Institute for Regional Studies of the Californias, San Diego State University, San Diego, California, 1995, p. 68.

⁹⁴ Informe de Luis E. Torres, jefe político del Distrito Norte de Baja California, sobre la población, industria y obras portuarias en Ensenada, en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Archivo General de la Nación, 4.2.

⁹⁵ Desde 1820 hasta 1890 aproximadamente, los ingleses invirtieron grandes sumas monetarias en empresas colonizadoras, mineras, ferrocarrileras, agrícolas, bancarias y demás en México. Heath, “La época”, p. 269 y 274.

giros o servicios: minería, agricultura, ganadería, comercio, transporte y demás actividades; quedando divididas de esta forma, se pensó que se tendría un control más eficiente sobre los elementos básicos de la economía regional.⁹⁶

Los británicos estuvieron plenamente conscientes de que adquirieron una empresa a punto de la quiebra pero sus motivaciones opacaban las desventajas.

De entrada, la concesión principal cubría un terreno que, además de vasto, se ubicaba en una zona fronteriza que les proporcionaba una entrada importante, asegurada según lo veían, al mercado del noroeste mexicano y más importante todavía, un acercamiento nada desdeñable al mercado del suroeste de Estados Unidos, por la cual la bahía de Ensenada de Todos Santos era un fuerte atractivo. Los británicos habían mostrado, hasta entonces, poco interés en la península. [Desde 1836 se] enfatizó lo valioso que sería para el tráfico comercial de la Gran Bretaña adquirir los puertos de San Diego, Monterey, y sobre todo, San Francisco. Pero aunque diversos sectores tomaron nota, no se instrumentó ninguna medida al respecto, y poco a poco los ingleses vieron cerrarse las posibilidades de contar con una base estratégica-comercial en esas latitudes del Pacífico; el puerto de Ensenada representaba la última oportunidad. Por otro lado, y en términos generales, los británicos estaban ávidos de invertir en México y de recuperar terreno perdido ante el implacable avance de los estadounidenses.⁹⁷

Las razones para adquirir la concesión de los terrenos ubicados en la zona de Ensenada fueron comerciales. Los ingleses sabían del interés de los estadounidenses por controlar el comercio en el Pacífico y al establecerse la Compañía Inglesa en la península de Baja California, podrían competir con ellos en la región. Por este motivo, los ingleses enviaron al capitán Buchanan Scott al puerto de Ensenada como nuevo director local de la Compañía. Scott hizo frente a los reclamos de tierras, pagó las deudas contraídas y logró que los comerciantes se organizaran y crearan la primera Cámara de Comercio en Ensenada. La finalidad de la organización era procurar nuevos mercados en la zona del Pacífico

⁹⁶ Piñera, *American and English*, 1995, p. 74.

⁹⁷ Heath, "La época", p. 273.

para los productos locales, tanto agrícolas como manufacturados, que incluían cebada, trigo, frutas y verduras; conservas, dulces, harina, carnes, textiles de lana, muebles, sillas de montar, jabones y herrería; y por otro, buscar donde satisfacer las necesidades locales ya que, por lo pronto, todo se compraba en California. Scott manifestaba que nada de lo que se podía producir localmente debería comprarse en Estados Unidos, citaba el ejemplo de la harina. Cien libras o aproximadamente 45 kg importados costaban nueve dólares (de los cuales cinco eran de impuestos) mientras que la harina local, cuya calidad no le pedía nada a la mejor harina estadounidense, costaba seis dólares.⁹⁸

Como se infiere, lo que querían los ingleses era minar la preponderancia del mercado californiano, donde San Diego era el principal abastecedor de los artículos de primera necesidad de la región.⁹⁹ Ejemplo de esto lo encontramos con los materiales necesarios para la construcción de edificaciones y de viviendas. La cercanía e interacción con San Diego, y en menor medida con San Francisco, facilitó que algunas de las viviendas del puerto de Ensenada fueran adquiridas a través del sistema de venta por catálogo. Es así como se compraron casas completas en Estados Unidos y fueron enviadas desarmadas a Ensenada a bordo de embarcaciones. Como resultado, las viviendas construidas en Ensenada, entre finales del siglo XIX y principios del XX, se asemejaron a las del sur de California caracterizadas por usar tecnología de *balloon frame*.¹⁰⁰

Iniciada la década de 1890, se produjeron grandes reveses para el naciente comercio en Ensenada. En la zona fronteriza se restringieron privilegios otorgados a los colonos como la libre

⁹⁸ *Ibid.*, p. 275-276.

⁹⁹ En Baja California el traspaso del proyecto de colonización a las manos de la empresa británica no arrojaron resultados significativos en primera instancia. La herencia de los problemas originados por la Compañía Internacional condicionaron a los británicos los cuales tuvieron que enfrentarse a hostilidades y problemas en varios ámbitos: de los californianos, por el hecho de que la compañía había movido sus oficinas y sus compras de San Diego a México, y por los ambientes políticos estadounidenses, que los acusaban de ser una avanzada expansionista inglesa en el Pacífico. Paolo Riguzzi y Patricia de los Ríos. *Las relaciones México-Estados Unidos, 1756-2010. Tomo II. ¿Destino no manifiesto?, 1867-2010*. Universidad Nacional Autónoma de México, Secretaría de Relaciones Exteriores. México, 2012, p. 114.

¹⁰⁰ La tecnología del *balloon frame* tiene como antecedente las primeras comunidades obreras europeas y estadounidenses que buscaron soluciones que les permitieran la producción masiva y por lo tanto, industrializada y estandarizada de viviendas para la población en general. Esta tecnología constructiva utilizada en Ensenada proviene de la época del surgimiento del movimiento *revival*, el cual se entiende como una oposición a la pérdida vertiginosa de las tradiciones constructivas durante el siglo XIX. Claudia Marcela Calderón Aguilera. *Adecuación bioclimática de la vivienda tradicional en Ensenada 1882-1930*. Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali, 2011, p.23.

importación de materias primas, manufacturas y mercancías.¹⁰¹ Ante este panorama y para tratar de atraer a nuevos inversionistas y colonos, la Compañía Inglesa mandó a Ensenada a John Harrison Packard.

Packard, al igual que Scott, resultó ser muy dinámico e inició sus labores a través de campañas publicitarias en Estados Unidos sobre las oportunidades en Ensenada de Todos Santos y sus cercanías. Entre las medidas emprendidas estuvo la exposición de minerales de Baja California que se montó en San Diego durante el año 1899. El resultado fue el arribo de numerosos pasajeros por unos meses, en los vapores salidos del puerto sandieguino rumbo a Ensenada y sus campos mineros.¹⁰²

A finales de esta década el puerto de Ensenada fue descrito como excelente lugar para fondear y realizar las operaciones de embarque y desembarque de efectos.

La Bahía de la Ensenada de Todos Santos ofrece un lugar seguro para la entrada y salida de buques de gran porte que se emplean en el tráfico de altura y cabotaje. El puerto es magnífico, y con las facilidades que ofrece para el embarque y desembarque de mercancías está dominando el comercio en la costa mexicana. Varias líneas de vapores tocan este puerto y en los puertos principales de la costa mexicana del Pacífico y de la Alta California, mientras que el ferrocarril y el telégrafo peninsular, la colocará en comunicación inmediata con todos los centros de comercio de Estados Unidos. Ya se encuentra establecido y en actual operación un sistema perfecto de comunicación telegráfica entre Ensenada de Todos Santos y los puertos principales de Estados Unidos.¹⁰³

Como se lee en la cita, el tren era una demanda de la época para el comercio y el transporte, lo cierto es que la llegada del ferrocarril no logró concretarse en estos años. De

¹⁰¹ Entre algunos de estos estaban ajos, chícharos, arroz, avena en grano, azúcar, café, trigo, semillas de cebada y todo tipo de semillas, cebollas, frijoles, guisantes de pollo, tocino y carnes saladas, lentejas, maíz, manteca de cerdo, patatas, té, mesas, escobas, herramienta de trabajo de cualquier tipo, estufas, ladrillos, muebles usados, implementos agrícolas, maquinaria de cualquier tipo, madera para construcción, harina de maíz, harina de avena, acero para reparaciones, cuerdas, jarabes, pastas, tiendas para dormir, levadura en polvo, carretas, arneses, leche condensada, fruta seca y clavos. Bascom A. Stephens. *The Gold Fields of Lower California for Miners and Settlers*. Southern California Publishing, Los Angeles, 1889, p. 31.

¹⁰² Heath, "La época", p.279-295.

¹⁰³ Southworth, *Baja California*, 1899, p.16.

manera que las rutas marítimas siguieron siendo la mejor opción para realizar las actividades comerciales con el extranjero. Los vapores como el *St. Denis* realizaron el recorrido entre San Diego y Ensenada llevando a bordo pasajeros, suministros, carbón, correo y equipo de trabajo para las minas.¹⁰⁴ Las embarcaciones circulaban en el espacio marítimo del norte de la península de Baja California con destino a los puertos de California. Para finales del siglo XIX su interacción fue mucho más notoria.

Existen excelentes medios de comunicación por vapor entre la Ensenada de Todos Santos, San Quintín, Santo Domingo, la isla de Cedros y otros puntos intermedios y San Diego, Estados Unidos, así como también con los puertos de la costa mexicana del Pacífico. Los vapores y buques de vela empleados en ese tráfico [...] tienen excelentes comodidades para pasajeros, y amplios compartimientos y divisiones para el transporte de mercancías y cargamento de todas clases.¹⁰⁵

En 1904, Ensenada llegó a sumar tres almacenes de abarrotes, una empresa telegráfica y telefónica, siete agencias de transportes, un molino de trigo, una fábrica de expendio de hielo y diez tiendas de abarrotes, a los otros existentes.¹⁰⁶ Es por eso que se hacían alusiones llamativas respecto al puerto como la que presentamos a continuación:

Ensenada, la capital del Distrito Norte [de Baja California], está situada en un paraje encantador, sobre una bahía abrigada a la que da vista, con cierto parecido, a la Bahía de Nápoles. Ensenada, es la mayor y más importante población de todo el Distrito y el único puerto de altura de la costa occidental de la península y tiene un tráfico muy considerable, manteniendo comunicación con el norte y el sur por medio de vapores; es también el puerto de donde se distribuyen todos los artículos que se consumen en el Distrito. Su puerto vecino más próximo es San Diego, a 70 millas marítimas de distancia, y Tijuana sobre la línea divisoria, está a 96 de camino por tierra.¹⁰⁷

¹⁰⁴ Gary J. James. "The Cedros Island Gold Mine", en *Baja California Symposium*. Asociación Cultural de las Californias Symposium XXIV, San José del Cabo, 1986, p.66

¹⁰⁵ Southworth. *Baja California*, 1899, p. 23.

¹⁰⁶ David Piñera Ramírez. "Ensenada a principios del siglo XX", en David Piñera Ramírez (coord.) *Panorama Histórico de Baja California*. Universidad Autónoma de Baja California, Tijuana, 1983, p. 296-298.

¹⁰⁷ *El Progresista*, 31 de enero de 1904.

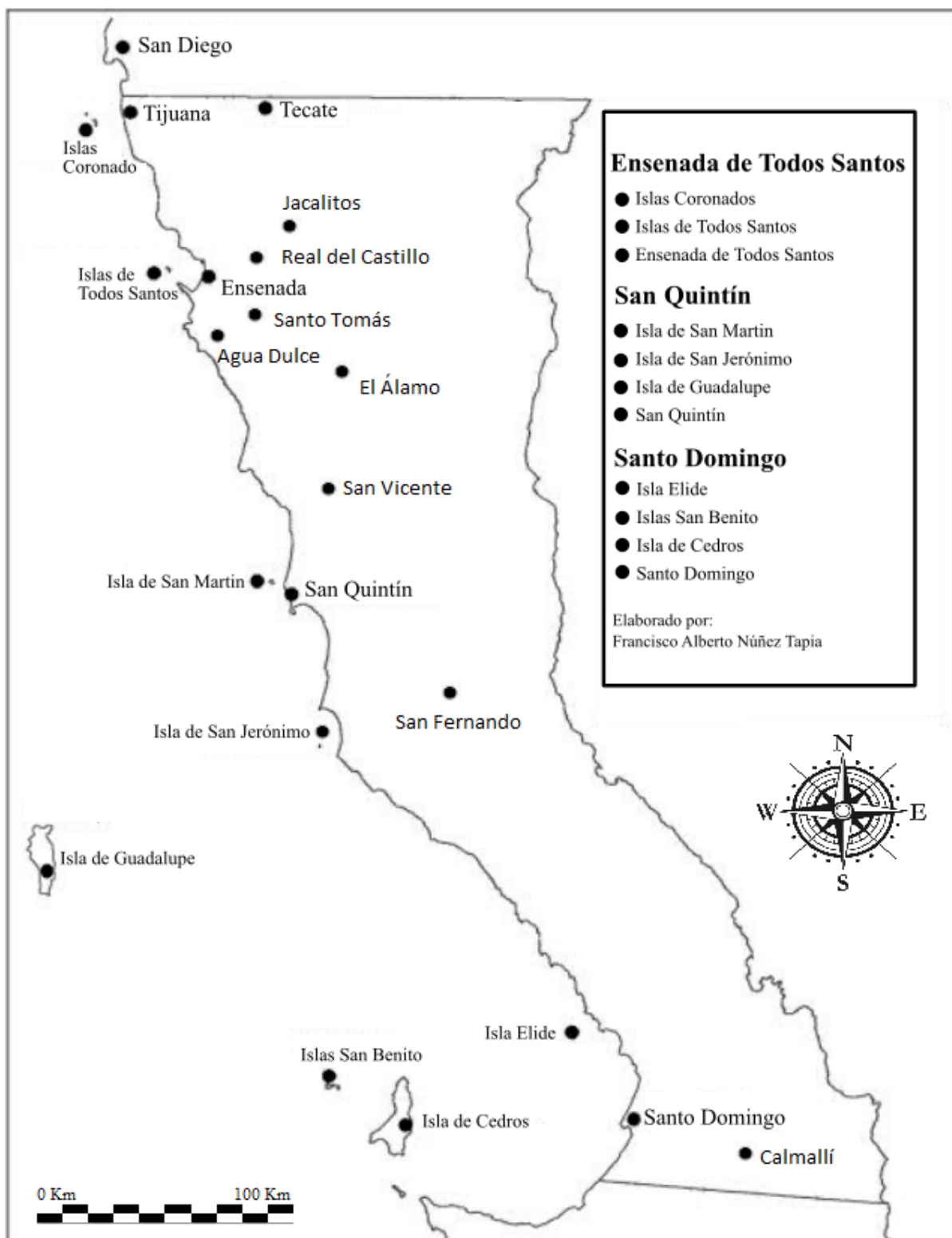
El muelle con el que contaba Ensenada en estos años era de madera y hierro, por lo que los avatares climatológicos le infringieron muchos daños y, por lo tanto, averías. En ocasiones debió clausurarse y esperar ser reparado para facilitar el embarque y desembarque de personas y mercancías. Aun así, Ensenada se convirtió en el nodo marítimo bajacaliforniano de mayor predominio en el alto Pacífico mexicano y sirvió de centro abastecedor de otros asentamientos de la península.¹⁰⁸ Hasta mediados de la segunda década del siglo XX, se empezó a idear un rompeolas y el dragado de la bahía,¹⁰⁹ pero estas obras se realizaron muchos años después.

A continuación presentamos el mapa 6 donde se muestra el espacio marítimo de Baja California, del Pacífico, donde se resaltan las poblaciones e islas costeras y en segundo plano algunos de los poblados, rancherías y centros mineros que se abastecieron gracias al movimiento marítimo de la región.

¹⁰⁸ A pesar de las pretensiones como puerto de altura en las primeras décadas de su existencia, únicamente porque llegaban barcos de los Estados Unidos, procedentes de y con destino a San Diego, el puerto de Ensenada de Todos Santos funcionó más bien como un puerto de cabotaje. Asimismo, sirvió como punto de abasto para San Quintín y Santo Domingo; y poblados tierra adentro, como Real del Castillo, San Vicente, San Fernando, Santo Tomás, Agua Dulce, Jacalitos, El Álamo, Calmallí, la colonia de Tecate, y otros centros mineros que conformaron una red de distribución que, además de deficiente, fue de muy corto alcance. Ante este panorama, era difícil que Ensenada se convirtiera en un punto central de las rutas comerciales internacionales pero, donde hay población existe una demanda así como una oferta y por lo tanto, comercio. Véase Heath. “El comercio”, p.12-13.

¹⁰⁹ Matías Gómez. *Breves apuntes geográficos del Distrito Norte de la Baja California*. México, 1918, p.14.

Mapa 6. Espacio marítimo de Baja California en el Pacífico.



Fuente: Elaboración propia donde se muestra el espacio marítimo bajacaliforniano a finales del siglo XIX y principios del XX. Digitalización de Sandra Lucía Casillas Molina.

Es importante conocer cuáles eran los asentamientos costeros de Baja California en nuestro periodo de estudio, ya que sirvieron de puerta de acceso al comunicar a los poblados y rancherías tierra adentro del territorio con el exterior.¹¹⁰ La ruta marítima fue predilecta porque los caminos “en el norte de la Baja California fueron bastante deficientes. La gran mayoría de las rutas terrestres eran caminos y brechas con tramos de mala calidad que necesitaban reparación [habiendo] evidencia que las rutas más transitadas corrían de Ensenada a Tijuana, a Real del Castillo, a San Vicente, a Tecate y a San Quintín.”¹¹¹ Esto repercutió en las actividades internas del Distrito Norte al haber una desarticulación comercial debido a la falta de una buena infraestructura de los caminos interregionales que facilitara el traslado de mercancías y como consecuencia los costos de transporte terrestre fueron altos.¹¹²

Desde 1887 había una verdadera preocupación de parte de algunos mineros y agricultores por no poder comercializar sus productos con el exterior por las condiciones de los caminos terrestres y, en algunos casos, una escasa o nula comunicación con el puerto de Ensenada.¹¹³

¹¹⁰ Desde la década de 1860 los poblados se comunicaban y abastecían utilizando dos rutas: la marítima frente a las costas de la península; y la terrestre, que consistía en el tránsito por senderos en ocasiones improvisados, que unían a los ranchos entre sí. Por mar se comunicaban San Diego, California, El Sauzal de Camacho, la bahía de Ensenada de Todos Santos, Santo Tomás y San Quintín. Las veredas entre los ranchos se recorrían a caballo, en carreta, a lomo de mula o a pie. Aquellos que cubrían las distancias a pie, procuraban hacerlo de día y si al oscurecer no habían llegado a su destino, pernoctaban en algún rancho para continuar al amanecer del día siguiente. Evitaban viajar de noche debido a lo accidentado de los caminos y el peligro que representaban los animales salvajes. También significaba un problema la escasez de vehículos de ruedas, que eran los más adecuados para transportar mercancías. Había rancheros que tenían sus propias carretas y ellos mismo o sus trabajadores acudían a San Diego a comprar provisiones o también se podían rentar carretas y bestias en Santo Tomás, en el Sauzal de Camacho o el puerto de San Quintín. El obstáculo al que se enfrentaba en la distribución de mercancías por las veredas, eran las lluvias, que las hacían intransitables. En esa época, las carretas se atascaban en el lodo de los caminos por lo que preferían utilizar animales de carga para surtirse de lo más necesario como harina, frijol, azúcar, jabón, velas y café. Una de las rutas más utilizadas fue la que comunicaba San Vicente con Tijuana, y luego más al norte con San Diego. Pasaba por los ranchos de Santo Tomás, La Grulla, San Antonio, Ensenada, El Sauzal, Guadalupe, San Miguel y El Descanso. Otra corría paralela a la Sierra de San Pedro Mártir, atravesaba los valles de La Trinidad y San Rafael, pasando por Santa Catarina y Real del Castillo. Ruiz, “Aspectos económicos”, 2002, p. 225-226

¹¹¹ Abraham Uribe Núñez. *Negociantes, formación de riqueza y actividades económicas en el Partido/Distrito Norte de la Baja California, 1880-1910*. Tesis de maestría. Universidad Autónoma de Baja California, 2016, p. 30.

¹¹² Santiago “Mercado”, 2011, p.79.

¹¹³ Para mediados de 1887 la falta de transporte era una determinante que demoraba la expansión. La agencia de bienes raíces contratada por la Compañía Internacional, puso un servicio de diligencias de San Diego a Ensenada, y ofrecía a los potenciales compradores llevarlos en carruajes a examinar los terrenos de la Compañía. Este recorrido

Cuando en 1889 se descubrió oro en El Álamo, Scott, gerente de la Compañía Inglesa, estableció una línea de diligencias, sobre un camino que mandó abrir, conectando así el poblado minero con Ensenada. Las diligencias salían tres veces por semana en un viaje que duraba aproximadamente doce horas.¹¹⁴ Para el poblado de El Álamo, Ensenada fungió como el puerto de entrada de gambusinos extranjeros con destino al mineral, así como el centro de abastecimiento de utensilios y herramientas para los trabajos mineros. Asimismo, el mineral que se logró extraer y enviar hacia California en este periodo, por la vía marítima, fue gravado en la aduana marítima de Todos Santos.¹¹⁵ Otros recursos que fueron explotados, en lugares adyacentes a Ensenada, La fueron: el hierro en Santo Tomás, los depósitos de sal en San Quintín, el oro, plata y cobre en Real del Castillo y oro en Calmallí y El Álamo.

La explotación de los recursos minerales y naturales en estos poblados sirvió para delinear nuevos caminos interregionales: “La minería no sólo creó nuevos caminos internos que conducían a los gambusinos y a las compañías a los sitios de hallazgos, también fue necesario crear nuevas rutas y utilizar otros medios de transporte tanto para abastecerse de implementos para la minería como para exportar el metal de la región. Esta función la desempeñó la institución del puerto de Ensenada.”¹¹⁶

Al establecerse Ensenada como el centro comercial del Pacífico en el Distrito Norte de la Baja California¹¹⁷, benefició a los lugareños asentados en poblados y en rancherías “pues ahí se

se hacía por caminos que generalmente eran malos, y durante época de lluvias, intransitables. Roselia Bonifaz, “Conformación del Distrito Norte de Baja California, 1887-1911” en *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*, Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali, 1999, p. 310 y 313.

¹¹⁴ Hilarie J. Heath, “El poblado minero El Álamo”, en *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*, Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali, 1999, p.282.

¹¹⁵ David Piñera Ramírez, “Las compañías colonizadoras en Ensenada, 1886-1910”, en *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*, Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali, 1999, p. 209.

¹¹⁶ Santiago “Mercado”, 2011, p.76-77.

¹¹⁷ Para finales de la década de 1880 Ensenada concentraba el tráfico marítimo y las actividades comerciales del Distrito Norte debido a que aglomeraba el mayor número de habitantes y la ubicación geográfica de su puerto le dieron la posibilidad de vincularse con el valle central, los campos mineros y los ranchos aledaños del Distrito, con

dirigían no sólo en busca de mercancías, sino también llevaban sus productos a vender y realizaban las gestiones de denuncias de los mineros. Algunos mineros y rancheros empezaron a comprar terrenos en Ensenada, donde tenían su dirección legal, aunque la mayor parte del tiempo la pasaban en el mineral o en el rancho.”¹¹⁸ Asimismo, el puerto de Ensenada fue importante para la minería llevada a cabo en los poblados cercanos ya que desde este puerto se embarcaron, en distintos navíos, los metales bajacalifornianos con destino al extranjero.¹¹⁹

Aun así, a finales de la década de 1880 las operaciones mineras en el norte de Baja California fueron obstaculizadas “por la ausencia de cualquier infraestructura y en particular la falta de caminos. Se fueron abriendo brechas, caminos carreteros, a los diversos campos mineros, que igual desaparecían en temporada de lluvias; pero transportar maquinaria pesada seguía siendo toda una hazaña, al igual que enviar el material a la costa para embarcar y mandarlo a Estados Unidos.”¹²⁰

Para la década de 1890 las condiciones de muchos de los caminos terrestres en el Distrito Norte no habían mejorado. En 1896 una junta de vecinos de Santo Tomás promovió y financió las mejoras del camino Santo Tomás-Ensenada-El Álamo,¹²¹ pero entrando el siglo XX las condiciones precarias de las vías terrestres aun eran muy notorias. Es por ello que en la década de 1910 la forma más práctica, rápida y segura de viajar, sobre todo hacia San Diego, siguió siendo la marítima. Para entonces, San Diego figuraba como el centro de abastecimiento y negocios de muchos ensenadenses que optaban por viajar hasta el puerto californiano por la vía marítima en una noche, que tomar el arduo y accidentado camino terrestre a Tijuana, para

otros puertos del océano Pacífico en el sur de California, en el sur de la península, Sonora y Sinaloa en menor medida. Uribe, *Negociantes*, 2016, p.59

¹¹⁸ Santiago “Mercado”, 2011, p.76-77.

¹¹⁹ *Ibíd.*, p.76-77

¹²⁰ Heath, “La época”, 2002, p. 266.

¹²¹ Bonifaz, “Conformación”, 1999, p. 339.

posteriormente llegar a San Diego, viaje que duraba 26 horas.¹²² Aun así, la dinámica económica se mantuvo gracias al movimiento minero pero persistieron los obstáculos para el desarrollo de la minería, así como de las otras actividades comerciales internas del territorio, ante la escasez de combustibles, fuerza laboral y mejoras de los caminos.¹²³

La mala comunicación entre los poblados internos y adyacentes a Ensenada, el declive de la minería entrando el siglo XX en algunos de estos lugares y el crecimiento de las actividades comerciales en Ensenada, hicieron disminuir a la población asentada en los minerales y rancherías ubicadas en las cercanías de la cabecera del Distrito Norte.¹²⁴

1.3.1. LA BAHÍA DE SAN QUINTÍN

El puerto de San Quintín, localizado a unos 158 kilómetros al sur de Ensenada y 266 kilómetros de San Diego, California, fue un lugar atractivo para las compañías colonizadoras que se establecieron en el territorio ya que fue pensado como el siguiente gran puerto en el norte de la península bajacaliforniana. Había sido habilitado desde 1861 para el comercio de cabotaje¹²⁵ pero no logró concretarse por la falta de agua potable,¹²⁶ y al no tener una población fija, pasó

¹²² Las lluvias hicieron necesaria la erogación municipal de 2,000 pesos para reparar algunos de los accesos en el Distrito, pero fueron insuficientes, pues según los cálculos del presidente municipal, eran necesarios 25,000 pesos anuales para solucionar efectivamente el problema del transporte carretero. En 1904, la precipitación pluvial causó graves daños, y a principios de 1905, el sendero a Tijuana quedó interrumpido. Debido a la creciente actividad minera, el camino a El Álamo presentaba intenso tráfico comercial, por lo que la compañía de minas Aurora sugirió al Ayuntamiento que entre ambos cooperaran para el arreglo de la vía. Se organizó una suscripción pública entre comerciantes y particulares, se colectaron 465 pesos y el resto de los 1,000 pesos necesarios los aportó la Aurora. A insistencia de las autoridades locales, a finales de ese año, Gobernación contribuyó con 4,832.72 pesos para la compostura de la carretera a Tijuana, y designó al ingeniero Pedro Espinoza encargado de la obra, tarea que emprendió hasta enero de 1906. *Ibid.*, 345.

¹²³ *Ibid.*, 348.

¹²⁴ Esto se ve reflejado en 1910 cuando en Ensenada se registró una población de 2,965 personas, y en El Álamo, Calmallí, Santo Tomás y San Quintín 565, 562, 445 y 338 respectivamente. A estas cifras se debe tomar en consideración que muchos de los habitantes de El Álamo y Calmallí eran gambusinos empleados por las compañías que explotaban los minerales en ambos sitios, convirtiendo a sus pobladores en eventuales y de fácil movilidad. David Goldbaum. *Towns of Baja California. A 1918 report*. La Siesta Press, 1971, p.21.

¹²⁵ Martín Barrón y Lupita Barrosa. *San Quintín. El gran valle*. Baja California, 1981, p. 27.

¹²⁶ Este recurso fue indispensable para la producción de harina la cual se trituroó en el molino de trigo que se instaló años después en la población, por la Compañía Molinera de San Quintín, subsidiaria de la Compañía del Desarrollo

mucho tiempo en estado de abandono. San Quintín era considerado un puerto seguro, al contar con entrada o boca de la bahía muy angosta y sólo cuando había marea alta podían entrar o salir embarcaciones de gran calado.

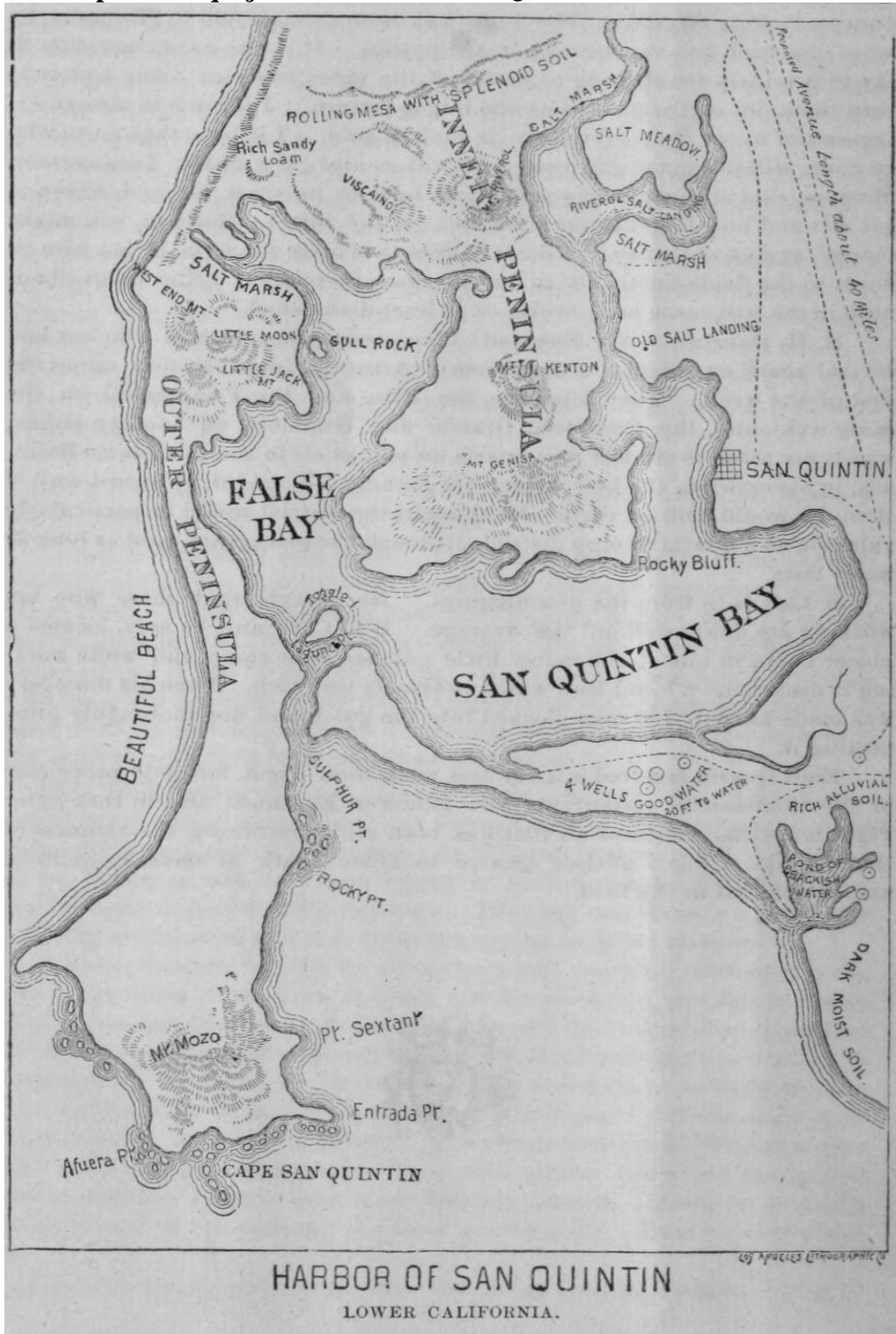
En las inmediaciones del lugar existían lagunas de sal que despertaron el interés de los comerciantes de la región. Estas salinas fueron explotadas desde el siglo XVIII por las diferentes embarcaciones que recorrieron la bahía y para principios del XIX la circunnavegaron buques estadounidenses dedicados al comercio clandestino.¹²⁷ No fueron tan importantes como los depósitos de sal encontrados en isla del Carmen, localizada al sur de la península de Baja California, pero sí generaron avidez y contrabando por un tiempo entre los comerciantes del puerto de San Diego.¹²⁸ En el mapa 7 se puede ver claramente el bosquejo de la bahía de San Quintín, así como la localización de sus depósitos de sal.

de la Baja California. Esta compañía estableció un molino e instalaciones modernas en la costa del Pacífico, pero debido a la escasez de agua en el valle la producción de harina disminuyó notablemente y se paralizó su producción a mediados de la década de 1910. Véase Susana Phelts Ramos “El antiguo molino de trigo de San Quintín y su gradual desmantelamiento” en *Voces de la Península*, revista de geografía e historia de Baja California, vol. 2, no. 5, enero-marzo 2004, p. 8-9; y Southworth. *Baja California ilustrada*, 1899, p. 23.

¹²⁷ Ruiz, “Aspectos económicos”, 2002, p. 229-234.

¹²⁸ Chaput, Mason y Zarate. *Modest Fortunes*, 1992, pp. 82-83.

Mapa 7. Bosquejo de la bahía de San Quintín en 1889.



Fuente: Mapa de la Bahía de San Quintín de 1889 tomado de Bascom A. Stephen. *The Gold Fields of Lower California for Miners and Settlers*. Southern California Publishing, Los Angeles, 1889.

El Instituto Geológico de México, que exploró la región norte de la península en 1913, nos da una idea de aquellas salinas:

Las salinas de San Quintín están al Norte de este lugar a distancia de unos 10 a 11 km. [y] son pequeñas cuencas sin salida superficial; seguramente se trata de antiguas lagunas que fueron cerradas por médanos. [...] Las cuencas son en lo general circulares o elípticas, de una forma un poco irregular; su superficie no es grande; la mayor tiene quizá un poco más de un kilómetro cuadrado. El fondo está cubierto de agua salada bastante saturada. [...] Estos charcos de agua salada no son profundos, pero deben de tener alguna conexión con el mar, pues sin ésta el agua debería haberse evaporado desde hace tiempo, considerando lo poco hondo que son estas lagunas. Esta conexión constante con el mar explica también que la solución de sal no está tan saturada. [...] Hacia el mar están limitadas por médanos modernos, pero en parte, ya algo consolidados; hacia el interior están encerradas por el grupo septentrional de cerros volcánicos, tanto de escorias como de lavas y por corrientes de lava. Estos cerros y corrientes volcánicas son más antiguos que las salinas y éstas en realidad se han formado en las sinuosidades en la parte baja de las lomas, lo que explica la forma circular de las cuencas. [...] La conexión subterránea que debe existir entre las salinas y el mar, no obstante de estar aquéllas bastantes distantes de éste, se debe seguramente a la permeabilidad de las arenas que componen parte del fondo de las cuencas, así como los médanos que forman el borde hacia el mar.¹²⁹

Las salinas y la geografía del puerto fueron fundamentales para atraer a inversionistas estadounidenses. En 1887 se creó la San Quintín Land and Town Company,¹³⁰ compañía subsidiaria que adquirió el sitio urbano proyectado por la Compañía Internacional, así como más de 80 hectáreas localizadas a sus alrededores. Se construyó un muelle, un hotel y una maderería y, para finales del mismo año, el poblado contaba con 200 personas laborando en distintos oficios.

¹²⁹ *Memoria de la Comisión del Instituto Geológico de México que exploró la región Norte de la Baja California*. México, Secretaria de Fomento, 1913, p.409-412.

¹³⁰ En el registro público del condado de San Diego, California, Estados Unidos quedó fechada la formación de la subsidiaria, la *San Quintín Land and Town Company* con fecha 14 de septiembre de 1887. Además de ésta, también quedaron registradas la *South San Quintín Land and Water*, anotada el 9 de noviembre del mismo año; la *Southern and Lower California Land Investment Company*; la *Development Company of San Quintín*. [...] Todas estas compañías tuvieron su domicilio legal en la ciudad de San Diego y estuvieron constituidas conforme a las leyes del Estado de California; en sus cláusulas se detallaron su razón social, objeto, domicilio, duración, régimen y capital social. En la segunda cláusula, que es donde cada una define su objeto, se expresó que fue el de comprar, vender, transferir, arrendar, hipotecar, cultivar y mejorar las tierras de Baja California. Informe de Sánchez Facio, relativo a la visita de inspección practicada a las colonias establecidas en el Territorio de la Baja California (1888-1890), en Miguel León-Portilla y José María Muría (comps.) *Documentos para la Historia de Baja California, siglo XIX*. Tomo I. Fundación Manuel Arango, México, 2009, p. 360-361.

En 1889 San Quintín contó con 22 casas fijas y 45 habitantes permanentes. En este año, la Compañía Internacional mandó levantar un registro del poblado. El registro fue elaborado por el ingeniero estadounidense C.J. Young, quien se basó en los reportes oficiales hechos a cargo de la tripulación del buque militar *USS Ranger* unos años antes. En el registro se especificó que los lotes medían 574 por 875.5 metros, dando un total de 50.24 hectáreas; las manzanas medían 1,722 por 1,751 metros, con un total de 301.50 hectáreas; y sus calles y avenidas medían 20 y 25 metros, respectivamente.¹³¹

Se pensó que la mayor parte de estos terrenos serían adquiridos por estadounidenses aprovechando el *boom* de bienes raíces que se vivió en el sur de California en la década de 1880, pero cuando ésta se terminó, la Compañía Internacional no pudo cubrir sus deudas y vendió sus concesiones a la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización, de origen y capital inglés en 1888, aspecto que ya tratamos en el apartado anterior.

Al adquirir la Compañía Inglesa la concesión para el establecimiento de un ferrocarril, otorgada antes a la Compañía Internacional, buscó desarrollarla para así poder enviar al norte, en forma mucha más rápida, los minerales encontrados en las cercanías de este puerto, como los de Ensenada, ya que el medio más práctico para llegar y salir de San Quintín fue el transporte costero, por lo que se pensó que una conexión terrestre ferroviaria traería más estabilidad a la zona.

Además, los ingleses quisieron establecer una línea de ferrocarril con el sur de Estados Unidos para que sus compatriotas, que llegaran a algún puerto estadounidense, se pudieran trasladar mucho más rápido y de manera sencilla al sur, por medio del ferrocarril hasta San Quintín. Fue por eso que al tomar posesión la Compañía Inglesa intentó cambiar el foco de

¹³¹ Jorge Martínez Zepeda. "San Quintín. Fuentes para su estudio", en Jorge Martínez Zepeda (editor). *San Quintín. Antología documental*. Baja California, 2005, p. 14.

interés de Ensenada de Todos Santos hacia San Quintín, aunque por comodidad el puerto ensenadense siguió siendo su centro de operaciones.

La razón de este cambio puede ser porque en Ensenada ya había una población establecida, sobre todo estadounidense, dueños de terrenos y comercios, mientras que en San Quintín, prácticamente despoblado, había muchas hectáreas que los mismos ingleses podían vender. Además, es muy probable que los ingleses quisieran poner cierta distancia marítima y terrestre del puerto de San Diego, ya que sabían que estaban incursionando en un terreno codiciado y económicamente estratégico para los estadounidenses,¹³² como comentamos anteriormente, así que la opción de San Quintín, como su futuro puerto, fue lógica por la distancia que tendría con el puerto del sur de California.

Al no poder construir la línea ferroviaria como deseaban los ingleses, sobre todo por los intereses de comerciantes de San Diego, se renegoció el contrato para su construcción. Por otro lado los ingleses crearon varias compañías subsidiarias con la finalidad de aumentar sus capitales y poder realizar sus proyectos en la península.¹³³ Una de estas fue la Compañía de Desarrollo de Baja California, que adquirió de la Compañía Inglesa, 361 hectáreas aproximadamente de terrenos en San Quintín y las construcciones e instalaciones del hotel, el muelle, un almacén y los dos vapores de la compañía matriz, el *Carlos Pacheco* y el *Manuel Dublán*. Esta compañía inició la construcción de la línea ferroviaria y mandó traer desde Inglaterra una locomotora junto con diez vagones y 1,800 toneladas de rieles a bordo del vapor transoceánico *Fulwell*¹³⁴ a

¹³² Hilarie J. Heath. "El malogrado proyecto del ferrocarril peninsular del Distrito Norte de la Baja California, 1887-1892" en *Estudios Fronterizos*, nueva época, vol. 12, núm. 24, julio-diciembre de 2011, pp.196-198.

¹³³ David Piñera Ramírez argumenta que se interrumpió la construcción de la línea ferroviaria iniciada en San Quintín, a sugerencia de Luis E. Torres, jefe político del Distrito Norte de la Baja California, por tratarse de una estrategia de hacer, los ingleses, más importante el puerto de San Quintín (de predominio inglés) que Ensenada (de predominio estadounidense) en 1892. Piñera, "Las compañías", 1999, pp. 210-211.

¹³⁴ *Ibíd.*, pp.207-208 y 211.

mediados de 1891¹³⁵ pero sólo avanzaron 27 kilómetros de vías cuando suspendieron, por diversos motivos, las labores de construcción de la línea. Con el paso del tiempo y ante la falta de recursos, la situación en San Quintín se complicó por no concretarse el ferrocarril.¹³⁶

La vía marítima siguió siendo la mejor opción de comunicación para el puerto y el poblado de San Quintín por lo cual, a finales del siglo XIX, la compañía matriz autorizó a la empresa estadounidense Lewis Pacific Salt Company explotar las salinas localizadas en sus cercanías, pero también el guano encontrado en las islas del Pacífico. Una de las estipulaciones que se le marcó a esta compañía fue que 500 toneladas de sal fueran enviadas mensualmente a San Diego, y como no se contaba con una línea ferroviaria hacia el norte, el transporte se haría vía marítima.

En los siguientes años las condiciones no mejoraron para el poblado. Para 1906 se encontraba en estado de abandono nuevamente, contando solamente con unos 50 habitantes, una sección aduanera dependiente de la aduana marítima de Ensenada como centro de vigilancia, algunas casas en las cercanías del muelle y una tienda. Ante este panorama, la Compañía de Desarrollo revendió sus concesiones adquiridas nuevamente a la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización¹³⁷ y el puerto se sostuvo gracias a los arribos de algunas embarcaciones, como el *St. Denis*, que siguieron abasteciendo a los pocos pobladores que quedaron asentados en la zona.

¹³⁵ En este año, se sumó la conexión telegráfica entre San Diego y San Quintín en mayo de 1891. *San Diego Union*, 30 de enero de 1972.

¹³⁶ Goldbaum, *Towns*, 1971, pp.15-16.

¹³⁷ Heath, "La época", pp. 293 y 296.

1.3.2. EL DESEMBARCADERO DE SANTO DOMINGO

Al sur de San Quintín, a la altura del paralelo 28, se encuentra la zona de Santo Domingo que en los años de 1887 a 1914 fue conocida por ser únicamente un lugar de desembarco, ya que no llegó a contar con una población ni mancha urbana en sus inmediaciones. Al este de ahí se encuentra el poblado de Calmallí, donde a finales del siglo XIX se estableció la empresa minera llamada Ybarra Gold Mining Company.

Para darnos una idea de la travesía desde Santo Domingo a Calmallí en este periodo, referimos el recorrido que hizo el comerciante Juan Uribe, residente de Ensenada, en 1899:

Desembarcamos en el puerto de Santo Domingo, al norte del estero que se atraviesa en bote en 15 minutos. De Santo Domingo a Calmallí hicimos un día de camino por el desierto. [...] Al llegar a Calmallí, una quebrada marca los linderos entre la planicie y las montañas del mineral, formadas por un ramal de la sierra madre. Los placeres y minas de este lugar han producido oro en abundancia, por los últimos quince años.¹³⁸

En este lugar, la empresa minera llegó a contar con varias minas en la zona, de las cuales destacó la mina Otilia, por ser la de mayor tamaño y en la que se extrajo una cantidad considerable de mineral en bruto. Para su labor, la compañía estableció en este lugar un *Twenty-Stamp Mill* (molino de veinte estampas), una máquina de 125 caballos de fuerza, dos calderas de 160 caballos de fuerza, cada una, una bomba para desaguar las minas con una capacidad de 30,000 galones cada 24 horas, compresores de aire y taladros. La compañía llegó a contar con la embarcación *Anita*,¹³⁹ que hacia el recorrido en estos años entre San Diego y Santo Domingo¹⁴⁰,

¹³⁸ Southworth, *Baja California*, 1899. p. 37.

¹³⁹ En un oficio del cónsul mexicano en San Diego, M. Lomelí, informa a Ignacio Mariscal, Secretario de Relaciones de México, lo siguiente: Se informa que el desarrollo que está adquiriendo la negociación minera de Calmallí, y la explotación de la riqueza aurífera que allí existe, han decidido a la compañía poseedora de esas minas a comprar una goleta de 75 toneladas, provistas de un motor alimentado con gasolina, que se emplea en el transporte de maquinaria, víveres, útiles, herramientas, etc., que necesite importar y del oro y metales que le convenga exportar. La goleta se llama “Anita” y se dice que su itinerario comprenderá los puertos de San Francisco, San Diego, Ensenada de Todos Santos, el desembarcadero de Santo Domingo (lugar donde se descargan los efectos destinados a la negociación) y tal vez la isla de Cedros. La empresa que explota las minas de Calmallí ha comprado una goleta

sirviendo como el medio más práctico para transportar a los hombres y las herramientas utilizadas en las minas, desembarcando en las playas de Santo Domingo.

A la instalación minera se le sumaron en su época de apogeo un taller de reparación, oficinas de la compañía, un almacén y habitaciones para los empleados y trabajadores, cuyo número varió entre 200 y 300 personas.¹⁴¹ En 1893 la compañía de Emilio Ybarra vendió sus propiedades a una compañía organizada en San Francisco, California, cuyos socios fueron los señores Isaac Rivas, Henry Schact, M.G. Rhodes, L.C. Marshuts y Julius Hansmeister. La riqueza de estos minerales fue cuestionada varias veces por las autoridades mexicanas, ya que se decía que la prensa del sur de California usualmente solía exagerar el valor en minerales que se podían extraer de ellas.

Mucho se pondera la riqueza de esas minas y del distrito en que se encuentran como productores de oro en ventas y de placer, pero aunque hay realmente allí mucha riqueza efectiva, creo que las relaciones de los periódicos americanos pecan de exageración; lo cual no obstará para que muchos ilusos hagan el viaje y arrastren las mayores privaciones atraídos por los maravillosos cuentos de la prensa de este país. [...] Las minas son fácilmente accesibles por el Pacífico, en cuyas costas termina un buen camino construido desde Calmallí a Santo Domingo. Este último lugar es un buen puerto natural, situado hacia los 28° 40' latitud norte, casi enfrente de la isla de Cedros. [...] En el caso de aumentar excitación e inmigración de gente de una manera exagerada, lo primero que convendría hacer sería establecer una sección aduanal en Santo Domingo, dependiente de la aduana de Santa Rosalía o de la de [Ensenada de] Todos Santos; y enviar al lugar de los trabajos un pequeño destacamento de rurales o tropas que cuiden el orden. [...] Se está haciendo el contrabando de importación de mercancías y exportación de metales en las citadas minas, por la vía de Santo Domingo, y que aunque las cosas sigan en el estado en que actualmente se encuentran, convendría desde luego aumentar la vigilancia en aquel lugar.¹⁴²

para que viaje entre Santo Domingo y el puerto de San Francisco, 28 de febrero de 1895, en León-Portilla y Muría (comps.) *Documentos*, Tomo II, México, 2009, pp. 404-405.

¹⁴⁰ Southworth. *Baja California ilustrada*, 1899, p. 87-88.

¹⁴¹ Chaput, Mason y Zarate. *Modest Fortunes*, 1992, pp. 178.

¹⁴² Se informa que las minas de Ybarra, en el centro de la Baja California, han pasado a ser propiedad de una compañía organizada en San Francisco, en León-Portilla y Muría (comps.) *Documentos*, Tomo II, México, 2009, pp. 402-403.

Sin embargo, no llegaron a concretarse las mejoras al desembarcadero de Santo Domingo y respecto a la explotación minera en Calmallí, en donde se extrajeron valiosas cantidades de minerales y por ende hubo un movimiento de mercancías, maquinaria y personas, la compañía clausuró las minas por no ser rentables y se paralizaron los trabajos mineros quedando en abandono en la década de 1910.¹⁴³

Como se logra apreciar a través de este capítulo, el espacio marítimo de Baja California se conformó y desarrolló gracias a la vecindad con California, EEUU. Para los comerciantes del sur de California, especialmente aquellos radicados en el puerto de San Diego, resultó beneficioso establecer rutas de transporte marítimo hacia Baja California con la finalidad de comerciar con los poblados costeros y explotar los recursos naturales en sus cercanías.

A partir del intercambio de mercancías, el poblado de Ensenada de Todos Santos, pudo convertirse en el centro distribuidor de enseres de toda clase a las poblaciones asentadas en sus alrededores. Además, debido al ineficiente transporte terrestre en la península, la vía marítima resultó la más factible de utilizar para mover toda clase de mercancía, manufacturas y pasajeros. Sin embargo, algunos de los barcos ajenos a la región se usaron oportunamente para la recolección de distintos recursos naturales de forma eficaz e ilícita en Baja California como exponemos en el siguiente capítulo.

¹⁴³ Gómez, *Breves apuntes*, México, 1918, p.14.

CAPÍTULO II

LA EXPLOTACIÓN DE RECURSOS NATURALES Y EL COMERCIO INSULAR

En el espacio marítimo bajacaliforniano se llevaron a cabo transacciones y movimientos de mercancías y personas que lo transformaron en un espacio económico conformado por el ir y venir de navíos que dinamizaron el comercio del mismo espacio. En nuestra región de estudio, tomamos en consideración el conjunto de islas adyacentes a la península de Baja California en el Pacífico, por ser lugares donde se llevaron a cabo la explotación de distintos recursos naturales y en algunos casos el comercio de los mismos, teniendo como resultado el establecimiento de relaciones sociales y comerciales entre las poblaciones del norte de la península de Baja California y las de sur de California.

Es importante conocer qué recursos fueron los que se explotaron y traficaron hacia California en las islas del Pacífico de Baja California y sus cercanías, porque gracias a estos podremos tener una visión general de la significación del comercio insular en el espacio marítimo bajacaliforniano y su nexos con los sectores agrícolas, pesqueros y mineros del sur de California.

El capítulo se encuentra dividido en cuatro apartados. En el primero de ellos, titulado “Las islas del Pacífico”, analizamos algunas características históricas de las islas en cuestión, así como su ubicación (véase mapa 6) y significación para el comercio marítimo. En el segundo apartado titulado “Caza y explotación pesquera”, examinamos la importancia de este oficio en la costa del Pacífico de Baja California para los marineros y comerciantes de California, así como las especies que más se buscaron y sobreexplotaron. En el tercer apartado, “La recolección del guano en distintas islas”, exponemos como se llevó a cabo la explotación de este recurso por medio de distintas embarcaciones salidas principalmente de San Diego, California, así como el

porqué de su demanda. En el cuarto y último apartado titulado “La explotación mineral en isla de Cedros”, analizamos el aprovechamiento del mineral en esta isla por capitalistas estadounidenses; explicamos cómo se llevó a cabo la explotación así como cuáles fueron algunas de las compañías y rutas que utilizaron para mover el mineral hacia los Estados Unidos.

2.1. LAS ISLAS DEL PACÍFICO

El espacio marítimo bajacaliforniano, expuesto en el anterior capítulo, fue importante para el sur de California porque hubo una interacción directa con los pobladores del norte de la península y sirvieron para introducir mercancías y sacar materias primas. Pero por otra parte, las islas encontradas en el, pertenecientes a la jurisdicción de Ensenada de Todos Santos, las consideraron territorio virgen y fácil de explotar por encontrarse demasiado retiradas de los asentamientos poblacionales, en estado de abandono y muy difícil de resguardar. Es por ello que los estadounidenses se interesaron en explorar y conocer las condiciones en las que se encontraban y lo que podían hallar en ellas y sus cercanías.

Las ocho islas en la zona del Pacífico dependientes del Distrito Norte entre 1887 y 1914 son las siguientes: islas Coronado, islas Todos Santos, isla San Martín, isla San Jerónimo, isla Guadalupe, isla Elide, islas San Benito e isla de Cedros (véase mapa 6). Las islas Coronado son un conjunto formado por tres islas principales y un islote de menor tamaño localizados aproximadamente a 13 kilómetros de la costa noroeste de Baja California. Son las islas mexicanas más cercanas a California, Estados Unidos. Desde el siglo XVI han servido como punto de referencia a los exploradores marítimos, ya que están a corta distancia de la bahía de San Diego. Por su cercanía con este último lugar, desde la década de 1880, numerosos investigadores y científicos salieron del puerto californiano hacia las islas para realizar recolección de plantas, mamíferos y aves marinas que radican en ellas. Ornitólogos

estadounidenses como Belding, Greene, Anthony, Grinell, Daggett y Osburn realizaron este tipo de exploraciones en embarcaciones que salieron desde San Diego a finales del siglo XIX y principios del XX.¹⁴⁴ Al igual que estos profesionistas, comerciantes mexicanos y estadounidenses se interesaron por los recursos naturales de estas islas y posteriormente sirvieron como destino turístico de los sandieguinos.¹⁴⁵

La pesca no fue inusual en la zona, ya que desde mediados del siglo XIX compañías ubicadas en San Diego tenían chozas o lugares de desembarco en las islas donde se dedicaban a esta actividad. Para finales del siglo XIX, chinos salían de San Diego a bordo de sus *junks*, explotaron abulón y el tiburón encontrados en las aguas de las islas; además, los juncos *Xora*, *Fann* y *Neptune* solían arribar a las islas y sus cercanías para practicar la pesca y recolectar abulón. Hubo también estadounidenses que se embarcaban únicamente por la recolección de este molusco cerca de las islas ya que se vendía bien en el mercado de San Diego. Para aquellos

¹⁴⁴ Jorge Martínez Zepeda. “Exploraciones marítimas y terrestres” en Virgilio Muñoz (coord.) *Las Islas Coronados. Una historia y un entorno natural*. Chevron, China, 2007, pp.39-40.

¹⁴⁵ Este tipo de negocio se inició en la década de 1870, cuando zarpaban embarcaciones del puerto de San Diego con excursionistas para que pudieran conocer las islas. Entre 1880 y 1900 embarcaciones como el *Point Loma* y el *J.C. Elliot*, entre otras, se encargaron del movimiento de los excursionistas los cuales solían quedarse a acampar, explorar y pescar en ellas. Al ver que era factible el negocio, se empezaron a establecer grandes tiendas de material ligero y provisional para que los visitantes se resguardaran. Se trató de establecer un centro turístico en el lugar y en 1902 el *St. Denis* llevó un gran cargamento de madera y herramientas a las islas con el fin de empezar la construcción de dicho centro. No fue sino hasta años más tarde cuando se estableció un lugar más permanente para los visitantes, pero a principios del siglo XX se hizo el primer intento. Para mediados de la década de 1910, los turistas californianos interesados en conocer las islas podían tomar una embarcación, proporcionada por la *Bay & Ocean Excursions*, salida de Point Loma en la bahía de San Diego. Se anunciaba que las islas se encontraban a 15 millas al sur de Point Loma y a 8 millas náuticas de la costa mexicana. Los excursionistas podrían tomar uno de los dos vapores que realizaban estos traslados, el *Virginia* o el *Golden West*, salidos de la *Star Boat House* y en 2 ½ horas de viaje llegarían a ellas. En el transcurso podrían practicar la pesca u observar la flora y fauna marina por medio del piso de cristal con que contaba una de las embarcaciones. Al arribar a las islas, bajaban en la isla Coronado del Sur, la más grande, almorzaban y recolectaban conchas por un periodo de dos horas. Después visitaban la isla Norte donde se encontraban grandes cantidades de aves marinas y focas. El viaje redondo costaba un dólar o \$1.25 si tomaban la embarcación con fondo de cristal. El almuerzo no se incluía. Véase *San Diego Union*, 24 de marzo de 1897, 30 de enero de 1900, 3 de junio de 1902 y *Bay & Ocean Excursions, Star Boat House, Point Loma, San Diego*, ca. 1915.

interesados en esta labor, estuvo a disposición el vapor *Mckinley* que les cobraba un dólar por persona por viaje redondo.¹⁴⁶

Otros vieron factible explotar los depósitos de piedra arsénica ubicados en la isla norte de las Coronado. Esta labor la efectuó una compañía organizada por un comerciante de San Diego y un inversionista de La Paz, territorio sur de la península de Baja California, y desde mediados de 1885 hasta 1895, aproximadamente, enviaron cargamentos de piedra arsénica al sur de California.¹⁴⁷

La mayoría de estas actividades se realizaban sin la aprobación del gobierno mexicano, con excepción de la explotación de piedra cuando quedó a cargo de la concesionaria estadounidense en la región, ya que por estar tan cercanas a San Diego y debido a la falta de vigilancia en ellas, no se solicitaban los permisos correspondientes a las autoridades locales, para realizar actividades relativas a la explotación de recursos naturales.

En 1897, el gobierno mexicano estipuló que las compañías que lucraban en las islas debían de adquirir un permiso en el consulado mexicano en San Diego y para cerciorarse de que se cumpliera esta disposición oficial, mandó al vapor *Carlos Pacheco* para vigilar las islas, cuando hacía sus recorridos entre San Diego y Ensenada. Las actividades en ellas disminuyeron y se detuvieron por completo entre 1911 y 1915 por el estallido de la Revolución Mexicana.¹⁴⁸ Podemos suponer que los *junks* chinos siguieron haciendo escala en ellas, pero se concentraron más al sur de la península para seguir llevando a cabo la explotación pesquera, así como la explotación mineral y recolección de recursos naturales.

¹⁴⁶ *San Diego Union*, 14 de febrero de 1902, 20 de marzo de 1909.

¹⁴⁷ Lawrence Douglas Taylor Hansen. "El turismo y la explotación comercial, 1870-1958" en Virgilio Muñoz (coord.) *Las Islas Coronados. Una historia y un entorno natural*. Chevron, China, 2007, p.13-14.

¹⁴⁸ *Ibíd.*

Las islas Todos Santos, encontradas a la entrada de Ensenada, son dos islas que no fueron explotadas por no encontrar en ellas rastros minerales de gran tamaño, ni guano en grandes cantidades. Aun así, fueron importantes para la navegación porque anunciaban la entrada y salida de Ensenada y en sus cercanías solían pescar embarcaciones estadounidenses.¹⁴⁹

La isla San Martín, localizada al oeste de la bahía de San Quintín, fue una isla visitada con regularidad en el siglo XIX por navíos extranjeros. En ella se encuentra una pequeña laguna de mar en la cual abundaban focas y lobos marinos. En sus cercanías se encontraba a la nutria marina y los cazadores de éstas, para identificar a la isla, la llamaron como redonda por su característica geológica.¹⁵⁰

Al sur de isla San Martín se encuentra la isla San Jerónimo en la cual se encontraron depósitos de guano y era hogar de focas y aves marinas. También en las islas San Benito, conformadas por tres islas y localizadas al noroeste de isla de Cedros, en algún momento abundaban la foca y la nutria marina pero, esta última fue cazada hasta su extinción por marinos extranjeros.

La isla Guadalupe, localizada al suroeste de San Quintín, solía ser visitada por navíos extranjeros ya que en sus cercanías abundaban focas¹⁵¹, lobos y elefantes marinos, los cuales cazaron, así como las cabras que habitaban en la isla, siendo sus pieles lo más valioso para los cazadores. Le sigue la isla Elide, una diminuta isla con grandes depósitos de guano en todo el siglo XIX y parte del XX, como se verá más adelante. Por la abundancia de este recurso, los

¹⁴⁹ *Lower Californian*, 12 de febrero de 1891.

¹⁵⁰ J. Ross Brown. *A sketch of the settlement and exploration of Lower California*, H.H. Bancroft and Company, San Francisco, 1869, p.128.

¹⁵¹ En esta isla existió una clase de foca extraordinaria que se conoce con el nombre de Foca Fina; esta especie de focas fue perseguida hasta que la última sucumbió en manos de sus cazadores, se calcula que cuando menos 200,000 de estas pieles fueron sacadas de la isla con un valor aproximadamente de 6, 000,000 de dólares. Manuel Foglio Carrasco. *Las Islas de Baja California*. México, 1978, p. 99.

marinos que llegaban a ella la apodaron piedra blanca.¹⁵² Por último, se encuentra la isla de Cedros, localizada al oeste de Santo Domingo, en la cual se explotó gran cantidad de mineral en bruto a finales del siglo XIX y principios del XX.

Salvo algunas otras islas e islotes de menor tamaño, las ocho mencionadas anteriormente fueron donde se registró un mayor movimiento de hombres y navíos extranjeros en sus cercanías, que aprovecharon la lejanía con las poblaciones de la península para explotar, sin alguna restricción, los recursos naturales, entre ellos la pesca.

2.2. CAZA Y EXPLOTACIÓN PESQUERA

Desde mediados del siglo XIX, diversas embarcaciones salidas de los puertos de California navegaron rumbo al Pacífico sur, especialmente a las costas de Baja California, así como al Golfo de California, en busca de diversas especies marinas con alto valor de mercado en el llamado estado dorado de California (Golden State). Variedades como la ballena, el lobo marino, la foca, la nutria de mar, el abulón, la concha perla y distintos tipos de peces fueron cazados, transportados y explotados por los marinos californianos en el espacio marítimo bajacaliforniano.

Históricamente, las costas del Pacífico fueron el escenario donde la ballena fue perseguida y atrapada para aprovechar su piel, grasa, carne y huesos para distintos usos y manufacturas. Tan pronto se perdieron los territorios mexicanos, debido a la derrota de México en la guerra con Estados Unidos, se estableció la industria ballenera en los puertos californianos, emergiendo San Diego, en la década de 1850, como uno de los más importantes en este rubro.

Los navíos zarpaban del puerto de San Diego en busca de la ballena gris, que hace su recorrido migratorio desde el alto Pacífico y finaliza en las costas de Baja California donde paren

¹⁵² Brown. *A sketch*, 1869, p.128.

a sus crías.¹⁵³ Los balleneros californianos mataban a los mamíferos y los arrastraban a sus embarcaciones, para transportarlos a San Diego donde se pagaba un precio elevado por ellos en el mercado local.¹⁵⁴

Ante el crecimiento de esta industria, se establecieron estaciones balleneras desde Crescent City, California, hasta Ensenada de Todos Santos, en Baja California. La estación ballenera de Ballast Point, California, fue una de las primeras en operar y le siguieron las estaciones de Punta Banda, Santo Tomás, Ojo de Liebre, en el norte de la península, y en Bahía Magdalena y Bahía Vizcaíno, en el actual estado de Baja California Sur.¹⁵⁵

El gobierno federal mexicano difícilmente pudo detener la incursión de embarcaciones californianas por la escasa vigilancia de las costas, la carencia de navíos nacionales dedicados a ese fin y la paupérrima recaudación fiscal destinada a frenar el saqueo y contrabando internacional. Además, por la política de colonización de Porfirio Díaz, la concesión de tierras fue una de las estrategias de poblamiento de los territorios más alejados de la capital del país. De manera que abrir las puertas a extranjeros en la península dio facilidades para que se explotaran los recursos marinos, así como los minerales y agrícolas.

En el caso de la explotación de fauna marina, las tripulaciones de navíos extranjeros fueron auxiliadas en algunas ocasiones por las autoridades locales, sin retribución al gobierno mexicano. Las décadas de 1850 y 1860 resultaron ser las más lucrativas para la industria ballenera asentada en el sur de California. Para 1870 esta actividad empezó a irse a la baja por la sobreexplotación de este mamífero en las costas de California y Baja California; diez años después funcionaron solamente cinco estaciones balleneras. Poco a poco se fue abandonando la

¹⁵³ En las costas de la península de Baja California, los cetáceos fueron objeto de captura en grado extremo, ya que por sus características geográficas, algunas especies en su ruta migratoria, adoptaron bahías, lagunas y estuarios, para su apareamiento y reproducción. Ruiz, "Aspectos económicos" 2002, p.235.

¹⁵⁴ Richard W. Crawford. "The Whalers of San Diego Bay", *Mains 'l Haul*, vol. XIX, march 1983, no. 2, p. 3

¹⁵⁵ Ruiz, "Aspectos económicos" 2002, p.235.

industria ballenera y entre 1885 y 1886, los últimos años de esta actividad marítima, sólo se lograron capturar ocho ballenas. La industria ballenera en San Diego quedó abandonada en 1887.¹⁵⁶

La falta de atención del gobierno federal mexicano en cuestión de los recursos marítimos que se podían explotar en las costas de la península bajacaliforniana, fue constante causa de reclamación y lamento por parte de las autoridades y residentes de la península, ya que los beneficios de esta explotación no trajeron ganancias a la población local.¹⁵⁷

Otro de los mamíferos que fue cazado en la península, hasta casi la extinción, fue la nutria de mar. Desde principios del siglo XIX, embarcaciones de distintas nacionalidades incursionaban en Baja California en busca de la nutria, debido a que su piel fue codiciada en los mercados estadounidenses, europeos y asiáticos. A mediados de 1850, sólo se encontraban ya especímenes en las islas Channel, en California, y en algunas islas del espacio marítimo bajacaliforniano. Al igual que la industria ballenera, el puerto de San Diego se convirtió en el centro abastecedor, distribuidor y base de operaciones de los navíos dedicados a su caza. Cuando éstas no hallaban nutria, aprovecharon para recolectar guano, abulón, cazar focas y otras especies de peces.¹⁵⁸

El navío *New Hope* fue un ejemplo de las embarcaciones que se dedicaron a traficar con pieles de nutria cazadas en Baja California para ser vendidas en San Diego; sus tripulantes, además de cazar nutrias, cazaban ballenas y focas, recolectaron carne de abulón, concha de abulón, guano, así como llevaron suministros a diversos puntos de Baja California. A este navío

¹⁵⁶ Crawford, "The Whalemens", 1983, p. 3.

¹⁵⁷ Ruiz, "Aspectos económicos", 2002, p. 234.

¹⁵⁸ Michael Buxton. "The Sea Otter Hunters of San Diego and the Lower Coast, 1846 to 1903." *Mains 'l Haul*, vol. 43: 3&4, Summer/Fall, 2007, p. 9

se le unieron el *Dorinda*, *John Stillson*, *Emma*, *Ellen*, *Isabella* y *Liberty*, todas provenientes de San Diego.¹⁵⁹

La sobreexplotación de la nutria marina en Baja California propició que, para la década de 1890, esta especie fuera casi imposible de encontrar en sus costas. Cuando se llegó a encontrar alguna madriguera no se compartía la información, como fue el caso de Charles Lutjens, marino de San Francisco, quien en 1898, al conocer el rumor de avistamiento de nutrias de mar, en los lechos de algas marinas de Santo Tomás, zarpó a bordo del navío *Kate and Ann*, sin llamar la atención sobre qué actividad iba a realizar en la península. Al arribar, cazó 19 nutrias en un solo día y al final de su expedición logró hacerse de 32 pieles de nutria.

Lutjens decidió no arriesgarse a perder el valioso cargamento e hizo contacto con el vapor *St. Denis* en Baja California, y envió las pieles rumbo a San Diego con destino final a San Francisco, donde logró venderlas por 4,650 dólares.¹⁶⁰ En 1903 Lutjens quiso probar nuevamente suerte, armó una gran expedición con 19 marinos a bordo del navío *Merry Locks* y zarparon de San Francisco rumbo a las islas y costas de la península bajacaliforniana; después de tres meses fondeando en sus aguas, regresaron sin haber visto o capturado ni una sola nutria de mar. Diez años después el gobierno federal de los Estados Unidos prohibió la caza de la nutria marina, así como poseer o adquirir sus pieles.¹⁶¹

En estos dos relatos, hubo una sobreexplotación de la caza tanto de la ballena como de la nutria en las aguas de la península de Baja California utilizando embarcaciones provenientes principalmente de San Diego. Debido a la demanda cambiante del mercado y por la erradicación

¹⁵⁹ *Ibid.*, p. 16.

¹⁶⁰ Para darnos una idea de que tan valiosa era la piel de nutria, Lutjens compró una sola piel en 200 dólares a un ermitaño estadounidense de nombre Charles Shields, cuando él la había adquirido en tan solo seis dólares. *Ibid.*, p. 17.

¹⁶¹ *Ibid.*, p.17-18.

casi completa de las especies, las industrias que se desarrollaron gracias a la caza de estos dos mamíferos duraron poco tiempo.

Un proceso similar aconteció cuando se empezaron a buscar grandes bancos de peces, de diversas especies, para ser procesados y enlatados en la nueva industria de conservas que se desarrolló en California, desde finales de 1870 y principios de 1880. Para 1893, una fábrica de conservas ubicada en San Francisco, fue la encargada de enlatar miles de sardinas que se pescaron en las aguas inmediatas a su bahía. Al no encontrar en las cercanías más de esta especie, cerraron y desmantelaron su fábrica marchándose a San Pedro, en el sur del estado. Ahí la fábrica tomó el nombre de *Southern California Fish Company* y se dedicó a enlatar caballos de mar y sardinas.

En 1903 se vieron en aprietos al agotarse nuevamente las sardinas y optaron por enlatar albacora, especie marina de excelente calidad, sólida y de aspecto blanco. Llegó el éxito y la compañía alentó a los pescadores de San Diego capturar solamente albacoras y vendérselos a ella; la industria de enlatados creció y se establecieron nuevas fábricas de conservas, dedicadas a enlatar albacora, en San Francisco, San Pedro y San Diego. En 1907 la flota pesquera de más de 400 embarcaciones pesquera salida de San Diego llegó hasta Ensenada, en busca de esa especie, por lo que se denominó la *flota albacora* que recorría las costas e islas desde San Francisco, California hasta el sur del territorio de Ensenada en Baja California.¹⁶²

De nuevo, la sobreexplotación de la especie empezó a agotar los bancos y reservas de albacora y para 1910 las fábricas californianas tuvieron que buscar otro sustituto. Se enteraron que en la península de Baja California había grandes bancos de barrilete y atún de aleta amarilla y, aunque sabían que la calidad de la carne sería menor que la de la albacora, decidieron

¹⁶² Julius H. Zolezzi and Lawrence D. Bradley Jr. "The Story of the San Diego Tuna Fleet" *Mains'l Haul*, vol. 44: 1&2, Winter/Spring, 2008, pp. 10-11

incursionar en la pesca de esas dos especies a fin de seguir surtiendo de pescado enlatado a un mercado en expansión que demandaba cada vez más este tipo de productos. Debido a la distancia entre los puertos, las fábricas de conservas ubicadas en San Pedro y San Diego se enlazaron y ayudaron a los pescadores a mejorar sus embarcaciones pues se necesitaron navíos de mucho mayor tamaño. En ese mismo año zarpó desde San Diego, la primera flota atunera rumbo a Baja California en busca del barrilete y atún de aleta amarilla.¹⁶³

El crecimiento de la flota atunera del sur de California propició a establecer estaciones de servicio a lo largo de la península de Baja California, como bahía Tortugas, bahía Magdalena, cabo San Lucas y en la isla de Cedros. Las estaciones contaron con congeladores, sirvieron de centro de acopio de las especies capturadas y ofrecieron servicio a los navíos, como combustible, repuestos y provisiones para el regreso a San Diego.¹⁶⁴

El aumento de la demanda de pescado enlatado incentivó a la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización a establecer una pequeña planta en San Quintín en 1880. Desconocemos si tuvo éxito o no pero en 1907 la Compañía vendió sus bienes a los señores Charles C. Ames y David. H. Hume, ambos residentes de San Diego, llamaron a la nueva compañía *La Pescadora*. Al año siguiente, se unió al negocio Aurelio Sandoval, conocido comerciante en la zona, y en 1909 compraron tres concesiones de pesca al gobierno mexicano.¹⁶⁵

¹⁶³ *Ibíd.*, pp.11-12.

¹⁶⁴ *Ibíd.*, p. 13.

¹⁶⁵ En mayo la Secretaría de Fomento, Colonización e Industria fundió esas concesiones en un solo contrato que englobó los derechos y obligaciones de la compañía. Con este arreglo, el gobierno porfirista la convirtió en la única usufructuaria de los recursos marinos de toda la península de Baja California. Tanto en el litoral occidental como en el occidental, desde la línea divisoria internacional hasta Cabo San Lucas, *La Pescadora* tenía exclusividad para explotar un gran número de especies, entre ellas langosta, ballena, tortuga común y toda clase de pescado de escama. [...] El gobierno federal esperaba que el establecimiento de las empacadoras contribuyera al desarrollo económico del norte de Baja California y a su poblamiento, pues se suponía que las factorías darían empleo a un gran número de trabajadores y serían la base de otras actividades productivas. Gómez, “Pesca, industria y poblamiento”, 2011, pp.122-123.

Al parecer Sandoval, quedó al mando de la compañía y para cumplir con las obligaciones adquiridas con el gobierno mexicano, construyó una nueva planta en isla Margarita, en las inmediaciones de Bahía Magdalena, financiándose con capital extranjero en 1912. La planta de este lugar funcionó hasta 1914 con japoneses contratados por Sandoval, los cuales eran expertos en métodos de pesca y enlatado de recursos marinos.

A la par de la concesión de pesca, Sandoval logró conseguir los derechos para la explotación de guano, sulfato de cal y fosfato en la península de Baja California, de la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización, a finales de 1909. Para ello, Sandoval contrató a R.H. Robbins, oriundo de Los Ángeles, California, para llevar a cabo la explotación y extracción de estos últimos recursos en las islas del Pacífico, así como aquellas encontradas en el golfo de California desde la línea divisoria con los Estados Unidos hasta el paralelo 22°. Robbins logró una ganancia de 2.50 dólares por cada tonelada de guano que envió a California¹⁶⁶ y buscó monopolizar su explotación en Baja California.

La extracción de este fertilizante natural, sustraído de manera ilegal por marinos estadounidenses, lo abordaremos más a fondo a continuación.

2.3. LA RECOLECCIÓN DEL GUANO EN LAS ISLAS

El tráfico marítimo de embarcaciones provenientes de los distintos puertos de California en busca de guano, en el espacio marítimo bajacaliforniano desde mediados del siglo XIX, fue cuantioso. La demanda que se tenía de este recurso natural fue elevada ya que servía como fertilizante en las diversas zonas agrícolas de Estados Unidos.¹⁶⁷ Es por ello que entre 1857 y

¹⁶⁶ *Ibíd.*, p.124.

¹⁶⁷ El guano, voz peruana proveniente del quechua que denomina el excremento de murciélagos y aves insulares ha sido históricamente uno de los fertilizantes naturales de alta demanda mundial, favorecedor de la flora microbiana, los cultivos ecológicos y de menor daño para los suelos. Su alto contenido de amoníaco, fósforo, ácido úrico y

1861, el gobierno de México dio instrucciones a las autoridades de los territorios que poseían costas, de negar el establecimiento de compañías extranjeras explotadoras de guano y minerales en México.

Es probable que la negación de permisos a extranjeros para explotar guano por parte del gobierno mexicano haya resultado de la postura estadounidense relativa a la explotación de este recurso en la década de 1850. A raíz de la demanda que se produjo en Europa, por considerarlo como un fertilizante natural, de alta calidad, y fácil de obtener, Inglaterra monopolizó su comercio, principalmente de Perú.

Para tratar de contrarrestar el poderío y monopolio de este recurso, Estados Unidos proclamó en 1856 el *Guano Island Act*, en el cual quedó establecido que los estadounidenses podían explotar todas las reservas de guano encontradas en el Pacífico y el Atlántico. Con esta acta sustrajeron este recurso de 94 islas, islotes y cayos entre 1856 y 1903,¹⁶⁸ pero sin duda la principal fuente de guano, al igual que Europa, la obtuvieron de Perú.¹⁶⁹

Al conocerse la gran derrama económica dejada por el comercio del guano en Perú, diversos especuladores trataron de convencer a los Estados Unidos e Inglaterra de mandar embarcaciones militares con el fin de extraer, por la fuerza, el guano de sus islas y así no tener que pagar los impuestos sobre este recurso. Ante esta noticia, los peruanos mandaron y anclaron

carbónico, sales y nitrógeno, lo hacen ideal para abonar los campos, así como para manufacturar nitratos en pólvora al separar sus componentes. Jesús Méndez Reyes. “Producción y explotación de un recurso olvidado: el guano y los fertilizantes en Baja California 1880–1920. Notas preliminares” en Boletín Asociación Mexicana de Historia Económica, Avances de investigación, diciembre de 2009.

¹⁶⁸ Brett Clark y John Bellamy Foster. “Ecological Imperialism and the Global Metabolic Rift: Unequal Exchange and the Guano/Nitrates Trade”, en *International Journal of Comparative Sociology*, vol. 50, 2009, p. 320.

¹⁶⁹ La época del guano en Perú, suscitada entre los años de 1840 y 1879, es llamada de esta forma ya que en los 39 años comprendidos de este periodo, Perú nacionalizó este recurso para cobrar regalías cuando se explotaba y con ello pudo controlar su exportación principalmente a Europa y a los Estados Unidos. Al poco tiempo de haberlo nacionalizado, el comercio del guano se convirtió en la principal fuente de ingresos externos de Perú teniendo como resultado una gran derrama económica en la nación; parte de estos ingresos se destinaron a la educación, a las fuerzas armadas y en construir líneas ferroviarias que modernizaron al país al conectar las regiones mineras y agrícolas con los centros de población entre los Andes y la costa del Pacífico. Gregory Todd Cushman. *The Lords of Guano: Science and the Management of Peru's Marine Environment, 1800-1973*. Dissertation, The University of Texas at Austin, 2003, p. 66.

diversos buques militares de su nación en sus islas, con el fin de protegerlas de los piratas extranjeros.¹⁷⁰

En el caso mexicano, al carecer de elementos y embarcaciones para llevar a cabo la misma labor en sus islas, quedaron a merced de los comerciantes estadounidenses dedicados al tráfico del guano. Entre estas islas, en lo que respecta a Baja California, se encuentra la isla Elide, a más de 500 kilómetros al sur de San Diego y perteneciente a México, pero los estadounidenses en 1859, respaldados por el acta de 1856, se concentraron en explotar y transportar libremente el guano encontrado en la isla hacia California, hasta entrada la década de 1880.¹⁷¹

Cuando la Compañía Internacional de México empezó a deslindar terrenos en la península en 1884 no desestimó la importancia de comerciar con los recursos naturales encontrados en las islas de Baja California, donde se incluía el guano. Para ello, la Compañía Internacional celebró un contrato con la Secretaría de Fomento de México, con el fin de aprovechar y explotar los recursos naturales en las islas y sus cercanías.¹⁷²

Con esto, se pensó regularizar el tráfico ilegal de los recursos naturales de las islas, como el guano, ya que de esta manera la compañía cooperaría con el gobierno mexicano para evitar el contrabando de dichos recursos en la zona. Asimismo, ninguna otra compañía o asociación podría explotar los recursos encontrados en las islas sin el conocimiento de la Compañía

¹⁷⁰ *Ibid.*, p. 68.

¹⁷¹ Dan O'Donnell. "The Pacific Guano Islands: The Stirring of American Empire in the Pacific Ocean." *Pacific Studies*, Vol. 16, No. 1, Marzo, 1993, p. 51.

¹⁷² En este contrato se establecía que la Compañía Internacional podría realizar actividades de pesca en el océano Pacífico, desde la línea divisoria entre Estados Unidos y México, hasta el paralelo 22°, por un periodo de 12 años, es decir, hasta 1898. Además podría establecer colonias de personas en las islas para que se pudiera explotar de una manera más provechosa lo encontrado en ellas e importar materiales de construcción a estas. *El Siglo Diez y Nueve*, 10 de abril de 1886.

Internacional, la cual debía informar si otra empresa estuviera violando sus derechos y explotando ilícitamente los recursos encontrados en estas islas y sus cercanías.¹⁷³

Esta delimitación y autorización que se le dio a la Compañía Internacional, por parte del gobierno mexicano, por ningún motivo desalentó y detuvo a los marineros y comerciantes que, desde California, principalmente del puerto de San Diego, mandaron, rentaron o se embarcaron rumbo al sur en busca de recursos naturales con los cuales traficar hacia Estados Unidos. Tal fue el caso de las embarcaciones guaneras que salían de California en busca de este codiciado recurso encontrado en las islas de Baja California.

La recolección y comercio del guano, o la industria de la misma, como solía denominarse, era una actividad lucrativa para aquellos que incursionaron en esta labor puesto que, en ocasiones, solía invertirse muy poco y obtener ganancias grandes. El precio por tonelada de guano en San Diego varió acorde a la estación del año. En verano se pagaba entre 11 o 13 dólares y en invierno oscilaba entre 16 y 20 dólares la tonelada.

Para los navíos pequeños, es decir, de tres tripulantes, las ganancias para el capitán del barco, siempre y cuando éste fuere suyo, fueron grandes. Si tomamos el precio medio en ambas estaciones, 12 dólares en verano y 18 dólares en invierno, y que una embarcación pequeña sólo podía transportar aproximadamente unas 40 toneladas de guano, se podía obtener un ingreso de 480 dólares en verano y 720 dólares en invierno. Al pagarles a sus dos empleados un porcentaje del 5% a cada uno de lo vendido, e invertir en reparaciones o suministros otro 5%, el capitán y dueño del barco obtenía ingresos de 408 dólares en verano y 612 dólares en invierno aproximadamente. Los ingresos resultaron atractivos ya que solía conseguirse embarcándose entre 14 y 21 días al mes en el espacio marítimo bajacaliforniano.¹⁷⁴

¹⁷³ *Ibíd.*

¹⁷⁴ *The San Diegan*, 27 de agosto de 1895.

Es por ello que encontramos más embarcaciones de menor tamaño en este periodo que las grandes, ya que la paga se dividía entre menos en comparación con una embarcación que era de mayor tamaño, que aunque podía cargar más guano, tenía que pagar a más empleados y más suministros. En la tabla 1, que a continuación presentamos, rescatamos cuáles y cuántos fueron los navíos que se dedicaron al tráfico ilegal del guano explotado en el espacio marítimo bajacaliforniano, con destino San Diego, así como el periodo que estuvieron en actividad.

Tabla 1. Navíos estadounidenses dedicados a la explotación ilegal de guano en Baja California, con destino a San Diego, entre 1890 y 1911.

Nombre del navío	Años en actividad	Periodo
<i>Achilles</i>	1	1896
<i>Acme</i>	6	1894-1899
<i>Alta</i>	6	1895-1900
<i>Amy</i>	1	1898
<i>Anna Mathilde</i>	1	1895
<i>Chromo</i>	2	1894-1895
<i>Cora</i>	2	1898-1899
<i>Dot</i>	2	1896-1897
<i>Ellen</i>	9	1895-1903
<i>Francine</i>	1	1898
<i>Freia</i>	3	1898-1900
<i>General McPherson</i>	2	1895-1896
<i>H.C. Wahlberg</i>	2	1895-1896
<i>Helena</i>	1	1897
<i>Hong Kong</i>	3	1894-1896
<i>Ida</i>	3	1895-1897
<i>Impossible</i>	1	1897
<i>Jessie D</i>	4	1892-1895
<i>Lady Maude</i>	1	1911
<i>Lou</i>	9	1892-1900
<i>Minna</i>	3	1895-1897
<i>Minnie</i>	1	1895
<i>Peking</i>	2	1895-1896
<i>Queen of the Bay</i>	3	1890-1892
<i>Ramona D</i>	1	1907
<i>Restless</i>	1	1903
<i>Sailor Boy</i>	1	1896
<i>San Mateo</i>	1	1895
<i>Thomas S. Negus</i>	2	1898-1899

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de diversos documentos encontrados en el Acervo Documental del IIIH-UABC, así como de la prensa de San Diego, California.

Como se puede observar de la anterior tabla, fueron 29 navíos estadounidenses, de los 292 identificados en esta investigación, que se dedicaron a la explotación ilegal del guano en el espacio marítimo bajacaliforniano. La gran mayoría de estos (24) tuvieron una vida laboral corta (de 1 a 3 años) traficando guano y el resto (5) una vida laboral mayor de los cuatro años en la zona (marcados en negritas y fondo gris en la tabla 1).

Asimismo, de los 29 navíos estadounidenses identificados, dedicados a la explotación ilegal del guano entre 1890 y 1911, 12 de ellos estuvieron en servicio en la zona por más de seis años, aunque algunos se dedicaron a otro tipo de comercio marítimo adicional a la explotación del guano (como la cacería de distintas especies marinas) en sus años en actividad en el espacio marítimo bajacaliforniano.

Tabla 2. Duración en años de los navíos estadounidenses dedicados a la explotación ilegal de guano en Baja California, así como otro tipo de comercio entre 1888 y 1905.

Nombre del navío	Años de servicio en la zona	Años dedicados al tráfico ilegal del guano en la zona	Años dedicados a otro tipo de comercio marítimo en la zona
<i>Acme</i>	7	6	1
<i>Alta</i>	6	6	0
<i>Anna Mathilde</i>	6	1	5
<i>Chromo</i>	7	2	5
<i>Ellen</i>	15	9	6
<i>Freia</i>	6	3	3
<i>H.C. Wahlberg</i>	6	2	4
<i>Hong Kong</i>	9	3	6
<i>Ida</i>	9	3	6
<i>Jessie D</i>	6	4	2
<i>Lou</i>	15	9	6
<i>Peking</i>	7	2	5

Fuente: Elaboración propia con datos de la prensa del sur de California, así como acervos del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, San Diego State University, University of California, San Diego y Berkeley, San Diego Public Library y National Archives en Riverside, California.

Como se logra apreciar en la tabla 2, no todos los navíos que tuvieron una longevidad laboral mayor de los seis años (véase tabla 11 del capítulo III) se dedicaron toda su vida comercial en la región a la explotación ilegal del guano. Fueron cinco los navíos que más se usaron para explotar este recurso encontrado principalmente en las islas bajacalifornianas: *Acme*, *Alta*, *Ellen*, *Jessie D* y *Lou*.

En el caso de los navíos *Acme* y *Jessie D*, las tripulaciones de las embarcaciones tuvieron una mayor inclinación a traficar guano ilícitamente hacia el sur de California en contraste a otro giro comercial en la zona; los navíos *Ellen* y *Lou*, que tuvieron vidas laborales paralelas en el espacio marítimo bajacaliforniano, fueron las embarcaciones que se utilizaron un mayor tiempo (9 años) a traficar guano hacia los Estados Unidos, pero incidentemente, tuvieron una longevidad laboral mayor dedicadas a otros giros comerciales en la zona, al igual que el *Hong Kong* e *Ida*. El *Alta* fue la única embarcación que se dedicó exclusivamente al tráfico ilegal de guano en los años que estuvo en servicio en la zona.

El gobierno mexicano no logró detener esta explotación por falta de hombres y recursos en aguas bajacalifornianas.¹⁷⁵ El cónsul de México en San Diego, Antonio V. Lomelí, reportaba a las autoridades mexicanas del practica ilegal de la recolección de guano por embarcaciones californianas, con el fin tratar de ponerle un alto; enviaba al gobierno mexicano informes y copias de lo publicado en la prensa californiana sobre el tráfico ilegal de guano en las costas e islas bajacalifornianas.¹⁷⁶

Además de informar a las autoridades mexicanas, Lomelí mantuvo al tanto de este tráfico ilegal de recursos naturales a los administradores de la aduana marítima localizada en Ensenada

¹⁷⁵ Desde California siguieron saliendo embarcaciones en búsqueda de nuevos yacimientos de guano no explotados aún en Baja California, como sucedió a mediados en la década de 1890 al descubrir grandes depósitos de guano en las islas Bonita, cercanas a isla de Cedros, y la isla Elide. Al conocerse la noticia, diversos marineros se embarcaron rumbo a ellas en busca de este recurso en aguas mexicanas. Los hallazgos de guano en Elide se valoraron en 9, 000,000 de dólares según información encontrada en la prensa de la época. Véase *San Diego Union*, 21 de julio de 1890; *Lower Californian*, vol. III, no. 42, 29 de mayo de 1890.

¹⁷⁶ Uno de estos informes, fechado el 27 de mayo de 1892, hace notar la falta de comunicación entre autoridades mexicanas y estadounidenses cuando solicitó a la aduana de San Diego saber de dónde se había sustraído el cargamento de guano, reportado de 20 toneladas, que arribó en la goleta *Queen of the Bay*, pero las autoridades de la aduana se rehusaron a proporcionarle de donde se sustrajo este recurso. Lomelí infirió que probablemente el guano fue sustraído de algunos islotes inmediatos a la costa occidental de Baja California, entre los paralelos 25° y 28° pero al no tener los datos precisos, no pudo informar correctamente de dónde se había sustraído. Informes de Antonio V. Lomelí, cónsul de México en San Diego, California, sobre los barcos estadounidenses que saquean los recursos naturales, concha, orquilla, metales, guano, pesca, caza de ballenas, leones y lobos marinos y cabras, en las costas e islas de la Baja California. Informe de la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, sobre las dificultades para vigilar, en adelante AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 27.2.

de Todos Santos.¹⁷⁷ En un informe fechado el 7 de noviembre de 1892, Lomelí informó que en días anteriores habían salido varias embarcaciones desde San Diego rumbo a los pequeños islotes encontrados entre las poblaciones de San Quintín y Santo Domingo en búsqueda de robar el guano encontrado en ellos. Les comunicó que abordo de estos navíos se recolectaron entre 100 y 150 toneladas de guano provenientes de esa zona. A este tipo de tráfico clandestino lo clasificó de pirático por llevar ilegalmente el guano a California, además de contrabandear conchas, metales y orchilla, entre otros recursos naturales, con el mismo destino. Estas embarcaciones tenían su base de operaciones en San Diego, pero apuntó que también salieron en algunas ocasiones de Santa Bárbara y San Pedro más al norte,¹⁷⁸ realizando viajes largos para explotar el guano y demás recursos naturales encontrados en el espacio marítimo bajacaliforniano.

La distancia en la que se encuentran muchas de las islas bajacalifornianas con respecto al sur de California fue un factor importante debido a que muchos de los navíos eran pequeños y solían quedar averiados, algunos severamente, por temporales o tormentas que se encontraban rumbo al sur y de vuelta, muchas veces obligándolos a resguardarse en alguna bahía o tirar su mercancía por la borda.¹⁷⁹ Pero, a finales de 1892, los riesgos a los que se enfrentaban las

¹⁷⁷ Pedro Victoria, uno de los administradores de la aduana marítima de Ensenada intercambió información con Lomelí sobre el tráfico ilícito de guano en el espacio marítimo bajacaliforniano hacia San Diego. A principios de febrero de 1895, Victoria informó que goletas *Chromo*, *Jessie D*, *Anna Mathilde* y *Lou* habían incursionado al sur de Ensenada en busca de guano pero no pudo detenerlos ni perseguirlos porque no contaba con los elementos (embarcaciones y hombres) necesarios para hacerlo. Véase Aviso del Cónsul de México en San Diego, California, a Pedro Victoria, administrador de la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, de la salida clandestina de las goletas *Chromo*, *Jessie D* y *Lou* entre otras, con destino a las islas donde hay guano e Informes del Cónsul de México en San Diego, California, a Pedro Victoria, administrador de la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, sobre la extracción ilegal de guano por embarcaciones estadounidenses en las islas de la Baja California. Informes sobre la aprehensión de varias de las embarcaciones, en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 28.9 y 28.15.

¹⁷⁸ Informes de Antonio V. Lomelí, cónsul de México en San Diego, California, sobre los barcos estadounidenses que saquean los recursos naturales, concha, orchilla, metales, guano, pesca, caza de ballenas, leones y lobos marinos y cabras, en las costas e islas de la Baja California. Informe de la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, sobre las dificultades para vigilar, en adelante AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 27.2.

¹⁷⁹ Un ejemplo de esto se dio a bordo de la goleta *Lou*, cuando en abril de 1892 se enfrentó a una fuerte tormenta de regreso a San Diego. Al empezarse a filtrar agua en el pequeño navío, el capitán no tuvo más remedio que aligerar su carga y tirar por la borda 60 sacos de guano, sustraídos de islas bajacalifornianas, para aligerar la embarcación.

embarcaciones guaneras californianas pasaron a segundo término al poder obtener de este tráfico nuevamente altas ganancias.¹⁸⁰

En noviembre de 1892 se revivió la industria del guano cuando George Magly, de la Pacific Coast Steamship Company, recibió una orden para entregar 100 toneladas de guano a un precio elevado en California. Aunque no se discutió abiertamente el precio en un principio, los navíos *Jessie D*, *Queen of the Bay* y *Lou* se lanzaron hacia las islas bajacalifornianas en busca de guano.¹⁸¹ A Magly se le sumó un comerciante californiano de apellido Kishlar, quien poseía campos agrícolas en Riverside, California, quien entabló una relación comercial con la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización, de carácter legal, para explotar el guano de las islas bajacalifornianas y comprar todo el proveniente de ellas.¹⁸²

Con la reactivación de la compra del guano en California, entre 1892 y 1895, se formó una flota de navíos dedicados a la recolección de guano en el espacio marítimo bajacaliforniano. La flota guanera salida de San Diego, denominada *Mosquito Fleet* en algunas ocasiones por la prensa californiana, la conformaron, en un principio, las embarcaciones *Ellen*, *Hong Kong*,

Quando informó sobre dificultades para traficar con el guano, el capitán Posey de la *Lou*, dijo que había sido, su travesía, solamente exploratoria para saber si valía la pena invertir en el tráfico y comercio de este recurso. *San Diego Union*, 27 de abril de 1892.

¹⁸⁰ Sobre los riesgos de la recolección de guano presentamos la siguiente nota periodística: Pasajeros llegados de la isla de Cedros, dan cuenta que a principios del presente mes fue hallado al sur de dicha isla por los tripulantes de una embarcación de pescadores un pequeño esquife que pedía auxilio. Habiéndose dirigido a auxiliarla la encontraron con que sus tripulantes Ignacio Orosco, Pedro Arce, Juan Cienfuego y su hermano que formaban la tripulación estaban casi muertos de hambre y sed; según dijeron habían salido de la isla Natividad, situada al sur de la isla de Cedros, por haberseles acabado la provisión y el agua, pues el buque que les lleva dichos auxilios no había ido en la fecha que les ofrecieron que iría y prefirieron llegar a Cedros en vez de quedarse abandonados en Natividad donde hubieran muerto de sed y hambre. Estos hombres trabajan recogiendo en esta isla por cuenta de la Compañía que lo exporta a los Estados Unidos. *El Progresista*, 26 de julio de 1903.

¹⁸¹ *Ibíd.*, 4 de noviembre de 1892.

¹⁸² Kishlar poseía huertos de naranjas en Riverside, por lo cual necesitaba del guano bajacaliforniano ya que era usado en sus huertos como fertilizante. A diferencia de otros explotadores de guano, se decía que Kishlar, apodado el rey del guano en California, tenía un control exclusivo de la compra y tráfico del guano proveniente de Baja California ya que estaba respaldado por la concesión que le había dado la Compañía de Mexicana de Terrenos y Colonización. *Ibíd.*, 13 de agosto de 1895.

*Peking, Ida, Acme, Chromo, Alta, Lou, H.C. Wahlberg, San Mateo, Anna Mathilde y General McPherson.*¹⁸³

Ante este panorama, en junio de 1895, Lomelí informó al Secretario de Relaciones Exteriores la situación relativa a la explotación y saqueo de guano hecho en embarcaciones estadounidenses en el espacio marítimo bajacaliforniano.

Animados por la impunidad con que hasta aquí han cometido sus depredaciones los explotadores clandestinos de los productos naturales de las costas e islas de la Baja California son más numerosas y audaces cada día. De todos los puertecitos de este Estado [California], salen expediciones en busca de guano. En este puerto [San Diego] se ha aumentado considerablemente lo que aquí se llama la flotilla guanera y aun se ha establecido una especie de competencia entre los antiguos guaneros y los nuevos. En abril y mayo han sido robados en nuestras costas e islas y traídos a este puerto más de 300 toneladas de guano que se venden al precio corriente de 18 dólares por tonelada, o sea, como dos veces el valor de los buquecitos dedicados a este tráfico, que, como se ve no es tan mal negocio.¹⁸⁴

El cónsul no esperó la respuesta de Relaciones Exteriores y buscó la ayuda de las Secretarías de Hacienda y la de Guerra y Marina para detener el tráfico ilegal del guano en Baja California,¹⁸⁵ argumentando que, en los últimos seis meses, las embarcaciones estadounidenses habían llevado desde Baja California más de mil toneladas de guano a San Diego, pasando por alto la aduana marítima de Todos Santos en Ensenada.¹⁸⁶ Lomelí expresó a las dos Secretarías la

¹⁸³ *San Diego Union*, 26 de julio de 1895.

¹⁸⁴ Informes del Cónsul de México en San Diego, California, a Pedro Victoria, administrador de la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, sobre la extracción ilegal de guano por embarcaciones estadounidenses en las islas de la Baja California. Informes sobre la aprehensión de varias de las embarcaciones, en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 28.15.

¹⁸⁵ Los robos de guano en las costas e islas de la Baja California, verificados por buques procedentes de este puerto, y de otros americanos situados más al norte, han continuado activamente durante este mes. No tengo datos positivos respecto a los cargamentos de guano llevados a los otros puertos de California, pero a este llegaron durante el mes, cargados de dicho producto, las goletas *Lou* (dos veces), *Ida*, *Chromo* (dos veces), *Peking*, *Hong Kong*, *Wahlberg* y *San Mateo*. Entiendo que además de los anteriores hubo otros buques, pero no me ha sido posible obtener sus nombres ni cerciorarme de la naturaleza de sus cargamentos, pues lo único que sé es que vinieron de las costas de la Baja California. De desear sería que por la Secretaría de Hacienda y Guerra se dictaran algunas medidas encaminadas a reprimir tan escandaloso tráfico, que día a día sigue creciendo debido muy especialmente a la absoluta impunidad con que se verifica. *Ibíd.*

¹⁸⁶ *The San Diegan*, 18 de agosto de 1895.

necesidad de dictar medidas para detener el robo en Baja California, además del envío de embarcaciones militares para perseguir y detener a la flota guanera de California.¹⁸⁷ Obtuvo respuesta positiva a mediados de 1895 cuando le informaron que se había enviado al navío *Oaxaca* para resguardar las costas e islas del espacio marítimo bajacaliforniano. A este navío se le sumó el vapor *Carlos Pacheco* unos días después.

La búsqueda de las embarcaciones guaneras no fue sencilla, ya que tenían que recorrer una gran extensión marítima, de isla en isla, tratando de detenerlas. En una de estas búsquedas, el *Carlos Pacheco* informó que en la isla San Martín encontró 445 sacos de guano cargados, 150 vacíos, una paca de heno y dos palas de hierro viejas. Se infirió que estas herramientas y utensilios eran del junco *Peking*, mismo que había llevado de esa isla más de 1,000 sacos de guano, en el mes de julio de 1895, a San Diego.¹⁸⁸

Unas semanas después el vapor *Carlos Pacheco* tuvo mayor éxito. El 10 de agosto de 1895, arribó a la isla San Martín donde encontró a dos hombres trabajando en la recolección del guano con la ayuda de un burro que tenían trabajando en la isla para mover los sacos.¹⁸⁹ Ambos eran estadounidenses, provenientes de San Diego, y llevaban trabajando unos tres meses; pertenecían a la tripulación del *Peking* y se les había dejado en la isla para seguir recolectando el guano. Habían establecido un campamento permanente y llevaban empacados 500 sacos cuando el capitán del *Carlos Pacheco* los aprehendió. La tripulación mexicana embarcó a los

¹⁸⁷ Informes del Cónsul de México en San Diego, California, a Pedro Victoria, administrador de la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, sobre la extracción ilegal de guano por embarcaciones estadounidenses en las islas de la Baja California. Informes sobre la aprehensión de varias de las embarcaciones, en AD-IIIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 28.15.

¹⁸⁸ *Ibíd.*

¹⁸⁹ El burro servía como animal de carga ya que mover los sacos de guano en la isla resultaba difícil sin su ayuda, ya que donde atracaban los barcos en la isla San Martín era por la parte del este de la isla y los depósitos de guano se encontraban del lado oeste. Además, al ser transportados de un lado a otro de la isla, eran bajados por cables que colgaban de los acantilados hacia la embarcación. *San Diego Union*, 20 de agosto de 1895.

estadounidenses, 90 sacos de guano¹⁹⁰ y zarpó hacia Ensenada donde puso en prisión a ambos estadounidenses por contrabando.¹⁹¹

En la cárcel de Ensenada, ambos extranjeros argumentaron que habían sido contratados por el señor E. Rood, dueño del *Peking*, para ir en búsqueda y recolección de guano en Baja California pero, al enterarse Rood de la captura de sus hombres, los abandonó por completo. Los estadounidenses fueron sentenciados en Ensenada, el mes de noviembre de 1895, a 15 meses en prisión cada uno de ellos o pagar una multa de 133 dólares. La sentencia causó polémica entre los recolectores de guano californianos,¹⁹² pero no detuvo la incursión y el saqueo de este recurso encontrado en el espacio marítimo bajacaliforniano.

Con la finalidad de hacer más difícil la explotación clandestina del tráfico de guano de Baja California a California, el cónsul Lomelí se auxilió con las leyes de aduanas, específicamente en las secciones 2,843 a 2,860 donde se especifica que “ninguna mercancía de mayor valor de cien pesos puedan admitirse a despacho en las aduanas americanas, si no vienen amparadas con la factura consular correspondiente, certificada por el cónsul americano del lugar de donde dichas mercancías proceden o del más inmediato al lugar donde se haga el cargamento.”¹⁹³ Esto implicó que para llegar a descargar guano en San Diego, los navíos estadounidenses tenían que llegar forzosamente al puerto de Ensenada y obtener, del vicecónsul estadounidense establecido en ese lugar, la factura correspondiente del despacho consular y por ende, el visto bueno para transportar el recurso a San Diego.

¹⁹⁰ *San Diego Union*, 14 de agosto de 1895.

¹⁹¹ Informe del contador de la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, sobre la aprehensión del buque estadounidense *Peking* que cargaba guano clandestinamente en la isla de San Martín y los efectos que se le recogió, en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 27.61.

¹⁹² *Ibíd.*, 9 de noviembre de 1895.

¹⁹³ Informes del Cónsul de México en San Diego, California, a Pedro Victoria, administrador de la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, sobre la extracción ilegal de guano por embarcaciones estadounidenses en las islas de la Baja California. Informes sobre la aprehensión de varias de las embarcaciones, en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 28.15.

La implementación de la ley aduanal tuvo éxito y al arribar el navío *San Mateo* al puerto de San Diego, su tripulación no pudo desembarcar el guano sustraído del espacio marítimo bajacaliforniano por carecer del visto bueno del cónsul estadounidense en Ensenada.¹⁹⁴ Aun con este pequeño éxito, el cónsul Lomelí advirtió al gobierno mexicano sobre algunas inconsistencias en la ley misma que aprovechar los guaneros estadounidenses; argumentó que en otros puertos de California no se ejercía por utilizar la reglamentación de 1883 y no de 1890 (en San Diego se implementó hasta que el cónsul mexicano intervino) y sugirió la siguiente línea de acción:

Muy de desear sería que usando la influencia de nuestra Legación en Washington, se obtuviese del Secretario del Tesoro una circular recordando a los administradores de las aduanas la estricta observancia de las mencionadas leyes. A los demás buques que entren después se les exigirá el mismo requisito probablemente y no pudiendo llenarlo cesarán por algún tiempo en sus depredaciones. Es posible que continúen robando nuestras costas los buques muy pequeños cuyos cargamentos valgan (o se haga aparecer que valgan) menos de cien pesos, en cuyo caso no necesitan presentar la factura certificada por el cónsul pero de seguro que ese tráfico no alcanzará las alarmantes proporciones que estaba adquiriendo el otro. Si nuestra Secretaría de Hacienda, por su parte, decretase la abolición de los derechos de practica y tonelaje que ahora pagan los buques extranjeros de menos de 20 toneladas que entran a nuestros puertos, de seguro que mucho aumentaría el tráfico legal entre este puerto [San Diego] y el de Ensenada de Todos Santos.¹⁹⁵

Las fuentes consultadas nos impiden afirmar si se llegaron a realizar dichas acciones, pero las tripulaciones de las embarcaciones estadounidenses difundieron la noticia por lo que algunos capitanes de los navíos de menor capacidad argumentaron que ya no era fructífero comerciar con el guano sustraído de Baja California porque además de tener que llegar

¹⁹⁴ Asimismo, la ley forzaba a las embarcaciones infractoras a pagar 70 pesos en la aduana marítima mexicana, así como dos dólares por tonelada a la compañía que tenía los derechos de explotación en la zona. Al rebasar la cantidad permitida, el capitán del *San Mateo* tuvo que pagar la multa para poder desembarcar el guano. El *H.C. Wahlberg*, unos días después, realizó las mismas operaciones que el *San Mateo* por exceder su capacidad permitida. Véase *Comparison of the Custom Law of 1883 with the New Law of 1890*. The Administrative Customs Law of 1890, Washington, 1890, p. 119-128; *The San Diegan*, 24 de octubre de 1895.

¹⁹⁵ Informes del Cónsul de México en San Diego, California, a Pedro Victoria, administrador de la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, sobre la extracción ilegal de guano por embarcaciones estadounidenses en las islas de la Baja California. Informes sobre la aprehensión de varias de las embarcaciones, en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 28.15.

forzosamente a Ensenada de Todos Santos y realizar los trámites correspondientes, así como cubrir las cuotas necesarias, tendrían que adentrarse mucho más al sur ya que en las islas cercanas a California, de lado mexicano, el guano era cada día más escaso y difícil de conseguir por su continúa sobreexplotación. Como resultado de esto, varios capitanes de la flota guanera optaron por dedicarse a la pesca o cazar focas.¹⁹⁶

Entre finales de octubre y noviembre de 1895 siguieron arribando algunas embarcaciones guaneras a San Diego. Los navíos *H.C. Wahlberg*, *Ida*, *Minna*, *Lou*, *Hong Kong*, *Lou* y *General McPherson* fueron cuidadosos de no sobrepasar el límite permitido, lo cual redujo su capacidad de guano y por ende, sus ganancias. El junco *Peking* fue el único que, en una ocasión, sobrepasó el límite permitido y fue detenido por los aduaneros de San Diego hasta que los dueños del junco consiguieron los permisos correspondientes en Ensenada de Todos Santos.¹⁹⁷

Al implementarse estas medidas aduanales en San Diego, disminuyó el tráfico ilícito de guano proveniente del espacio marítimo bajacaliforniano a California. Asimismo, como parte de sus funciones de agencia reguladora del tráfico mercantil entre el espacio marítimo bajacaliforniano y el sur de California, la administración de la aduana marítima en Ensenada aprovecharon dichas medidas para regular y contener el contrabando del guano, cobrar los derechos relativos al movimiento de este recurso e imponer las sanciones respectivas cuando no se acataron los trámites y reglas correspondientes para dicho efecto,

En los últimos años del siglo XIX, el contrabando del guano se siguió dando en la región, al seguir ingresando al espacio marítimo bajacaliforniano algunos navíos de la reducida flota guanera californiana. El navío *Oaxaca* siguió, en ocasiones, inspeccionando y salvaguardando las costas y recursos bajacalifornianos, apoyado regularmente por el vapor *Carlos Pacheco*.

¹⁹⁶ *The San Diegan*, 25 de octubre de 1895.

¹⁹⁷ *Ibíd.*, 14 de noviembre de 1895.

Ambas embarcaciones zarpaban desde Ensenada cuando se suscitaban avistamientos de los navíos guaneros en las cercanías de las islas bajacalifornianas pero, debido a que la autoridad local recibía esta información con días de retraso por un lado y por otro, a la gran extensión que tenían que cubrir, la tarea resultó muy difícil de llevar a cabo.

Sin embargo, en 1896 se logró capturar las primeras embarcaciones guaneras procedentes de California. Como mencionamos anteriormente, se habían logrado aprehender a trabajadores dejados en las islas llenando sacos de guano pero no se había podido capturar un navío dedicado a este tráfico. Al conocerse la noticia que había extranjeros cargando ilegalmente guano en la isla Elide, el vapor *Carlos Pacheco* salió rumbo a la isla donde la tripulación mexicana capturó a la goleta *Ellen* y dio persecución al junco *Peking*. Los tripulantes del junco, el Capitán Goodlin y dos marineros, descendieron en una pequeña embarcación antes de que los abordaran y lograron escapar escondiéndose tierra adentro en la península. El *Ellen*, su tripulación y el abandonado junco *Peking* fueron llevados hasta Ensenada de Todos Santos, donde los hombres fueron puestos bajo arresto y los bienes de ambos navíos se subastaron al público.¹⁹⁸

La captura del *Peking* y *Ellen* sirvió de lección para el resto de los tripulantes de la flota guanera que, para evitar ser tildadas de saqueo y contrabando, decidieron pagar los derechos fiscales ante la aduana marítima y consulado en Ensenada, para explotar legalmente los recursos naturales en aguas bajacalifornianas, como lo había hecho la tripulación del navío *General McPherson* desde 1895. No obstante, el saqueo del guano siguió resultando atractivo debido a la demanda agrícola del recurso en el mercado de California y las embarcaciones *Dot*, *Cora*, *Impossible*, *Helena*, *Francine*, *Freia*, *Thomas S. Negus*, *Amy*, *Restless*, *Lady Maude* y *Ramona D*¹⁹⁹ continuaron con la recolección ilícita del guano en el espacio marítimo bajacaliforniano.

¹⁹⁸ *San Francisco Call*, vol. 80, no. 163, 10 de noviembre de 1896.

¹⁹⁹ *San Diego Union*, 22 de enero de 1897.

Ante este panorama, y tratando de obtener ganancias debido a la demanda del guano en el mercado californiano, la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización, que se adjudicaba en su concesión dada por el gobierno mexicano las islas bajacalifornianas donde se encontraban grandes cantidades de guano, alquiló el navío *General McPherson* en el mes de octubre de 1895, para encargarse de recolectar el guano y llevarlo hasta San Diego. El administrador de la aduana marítima de Todos Santos les otorgó el permiso correspondiente al capitán Carter, del *General McPherson*, para embarcarse rumbo al sur y cargar en las islas 100,000 kilos de guano y llevarlos al puerto de San Diego.²⁰⁰

Cabe destacar aquí la figura de J.W. Kishlar quien, con la adquisición de los derechos para explotar el guano de la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización, como mencionamos anteriormente, y respaldado por la misma, intentó monopolizar la recolección del guano en las islas bajacalifornianas y se opuso a los navíos y sus tripulantes que recolectaron el guano ilegalmente en zona.

En 1897 los navíos *Josephine* y el *Carlos Pacheco*, ambos controlados por la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización, transportaron guano para Kishlar hasta San Diego y sus tripulantes le informaron, en ocasiones, de perseguir y sacar de la zona a aquellas embarcaciones que saqueaban ilegalmente el guano en Baja California. Kishlar por su parte, rentó el junco *Hong Kong*, antiguo recolector de guano, para perseguir, ahuyentar y detener a los contrabandistas.

Para ello modificó al *Hong Kong* para convertirlo en un navío de guerra y lo envió primero a Ensenada a recoger a dos hombres que se unieran a su tripulación, así como un oficial de la aduana marítima de Todos Santos, con el argumento de que había llegado (Kishlar) a un

²⁰⁰ Aviso de Pedro Victoria, administrador de la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, de que la goleta General McPherson ha sido despachada a la isla Elide a cargar guano con destino a San Diego, California, en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 28.23.

arreglo con las autoridades mexicanas de inmunidad para sus hombres, en caso de presentarse un incidente con los contrabandistas.

Pero, al llegar el *Hong Kong* a Ensenada fue detenido por las autoridades mexicanas por quererse utilizar un navío de guerra estadounidense, con bandera de esta nación, para capturar estadounidenses en aguas bajacalifornianas, con tripulantes mexicanos. Al no poder adquirir el permiso necesario para detener a los contrabandistas, Kishlar utilizó el *Hong Kong* se utilizó para seguir recolectando el guano de manera legal.²⁰¹

No obstante, un año más tarde, Kishlar adquirió la goleta *Santa Bárbara* siempre con el fin de detener a los navíos contrabandistas que traficaban en la zona donde él tenía derecho exclusivo sobre el guano. Esta vez tomó las medidas necesarias y esta embarcación la navegó bajo bandera mexicana, pero con tripulación estadounidense pagada por Kishlar.²⁰² Es así como el *Santa Bárbara* se convirtió en uno de los 15 navíos, identificados en la tabla 3, que resguardaban el guano encontrado en las islas bajacalifornianas entre 1893 y 1912.

²⁰¹ *Ibíd.*, 5 y 16 de junio y 5 de agosto de 1897.

²⁰² *Ibíd.*, 20 de noviembre de 1898 y 22 de marzo de 1899.

Tabla 3. Navíos con permisos para resguardar el guano encontrado en el espacio marítimo bajacaliforniano entre 1893 y 1912.

Nombre del navío	Periodo
<i>Anita</i>	1895-1900
<i>Bernardo Reyes</i>	1907-1912
<i>Blakeley</i>	1908
<i>Carlos Pacheco</i>	1893-1897
<i>Gardiner City</i>	1903
<i>Gerald C.</i>	1900-1902
<i>H.C. Wahlberg</i>	1897
<i>Hong Kong</i>	1897-1898
<i>Jennie Thelan</i>	1908
<i>John A.</i>	1907
<i>Josephine</i>	1895-1897
<i>Juanita</i>	1900
<i>Oaxaca</i>	1895
<i>Santa Bárbara</i>	1899
<i>St. Denis</i>	1899-1906

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de diversos documentos encontrados en el Acervo Documental del IIIH-UABC, así como de la prensa de San Diego, California.

Asimismo, Kishlar permitió a las tripulaciones de las embarcaciones *St. Denis*, *Anita*, *Gerald C.*, *Gardiner City*, *Bernardo Reyes*, *Blakeley*, *Jennie Thelan* y *Juanita* sustraer guano de las islas bajacalifornianas, y llevárselo a California, siempre y cuando contaran con los permisos correspondientes de las autoridades de la aduana marítima en Ensenada y el consulado del mismo lugar.²⁰³ En lo que respecta al *Santa Bárbara*, al igual que el *Hong Kong*, Kishlar lo mandó modificar en un navío de guerra y lo envió a resguardar su concesión sobre el guano en el espacio marítimo bajacaliforniano.

En el mes de julio de 1899, se produjo un incidente cuando la tripulación del navío *Cora*, que recolectaba ilegalmente guano en la isla San Jerónimo, avistaron acercándose rápidamente al *Santa Bárbara*. El *Cora* y sus tripulantes huyeron, dejando 200 sacos de guano en la isla, así como la cadena y ancla de su navío que perdieron al huir, valuadas en 240 dólares. Después de

²⁰³ *Ibíd.*, 31 de marzo de 1900.

una breve persecución, el vapor *Santa Bárbara* regresó a la isla y tomo posesión de los sacos, ancla y cadena del *Cora*.²⁰⁴

Ante este suceso, la tripulación del *Cora*, respaldada por las demás tripulaciones de los navíos guaneros con base en San Diego, pidieron a las autoridades de California una investigación sobre la forma de operar de Kishlar, ya que argumentaron que lo sucedido al *Cora*, en aguas mexicanas, fue una acción de piratería por parte de la tripulación del vapor *Santa Bárbara* debido a que ambos navíos procedían del mismo puerto (San Diego). Pero su demanda no tuvo eco con las autoridades californianas y Kishlar²⁰⁵ siguió monopolizando la recolección del guano de las islas de Baja California²⁰⁶ hasta 1901, año en que falleció.

Durante la primera década del siglo XX se siguió llevando a cabo el saqueo de guano de las islas pero poco a poco fue decayendo este tipo de tráfico comercial. Hacia 1907 seguía explotándose el guano de las islas Elide, San Jerónimo, San Martín y Cedros. Con la muerte de Kishlar, la Los Angeles Fertilizer Company llegó a acaparar y comprar todo el guano explotado en el espacio marítimo bajacaliforniano en 40 dólares la tonelada,²⁰⁷ pero al parecer, sólo fue por cortos tiempos y según la demanda agrícola. No obstante, el comercio ilegal del guano se siguió produciendo hasta la década de 1920.

En resumen, la demanda del guano en California que se dio por la alta producción de cítricos en el Estado Dorado, alentó a muchos marineros a incursionar en el espacio marítimo bajacaliforniano en busca de este recurso. La producción de cítricos requirió una gran cantidad de distintos fertilizantes para producirla y fue por ello que el guano bajacaliforniano estuvo en demanda en el mercado del sur de California, y entre 1894 y 1895, años en que se reactivó la

²⁰⁴ *Ibíd.*, 9 de julio de 1899.

²⁰⁵ *Ibíd.*, 19 de julio de 1899.

²⁰⁶ *Los Angeles Herald*, vol. 28, no. 34, 4 de noviembre de 1900.

²⁰⁷ *San Diego Union*, 6 de julio de 1907.

industria del guano en California, los agricultores de California exportaron más de un millón de cajas de naranjas y limones; después de 1895, esta cantidad se duplicaba anualmente.²⁰⁸

El guano, que fue uno de muchos fertilizantes exitosos que utilizaron los agricultores californianos en sus cosechas entre 1890 y 1910. Fue sustituido gradualmente, a partir de 1920 por fertilizantes químicos y sintéticos de mejor calidad, terminando así el saqueo ilegal del guano en las islas bajacalifornianas.

2.4. LA EXPLOTACIÓN MINERAL EN ISLA DE CEDROS

La inserción de México en el comercio internacional ha estado vinculada con el dinamismo y expansión de Estados Unidos, desde el último tercio del siglo XIX en lo que respecta a la zona del Pacífico. En Baja California, con el incremento de las conexiones marítimas entre el sur de California y el espacio marítimo bajacaliforniano, se incrementó la presencia de distintos navíos que movieron pasajeros, mercancías y recursos naturales en la región. Ejemplo de ello lo expusimos en el anterior apartado al mencionar que la expansión agrícola en California demandó de distintos tipos de fertilizantes, entre ellos el guano encontrado en las islas bajacalifornianas, que se utilizó para fertilizar los campos de cítricos del estado Dorado.

El crecimiento agrícola fue posible por la industrialización de California derivada del *boom* minero, suscitado desde 1849, que incentivó la búsqueda de nuevos placeres minerales en su territorio y cercanías. La vecindad de la península de Baja California con California sirvió de estímulo para que muchos comerciantes californianos invirtieran en la península, especulando

²⁰⁸ Véase Walther Reuther, E. Clair Calavan y Glenn E. Carman (ed.) *The Citrus Industry. Crop Protection, Postharvest Technology, and Early History of Citrus Research in California*. Volume V. University of California, Division of Agriculture and Natural Resources, 1989.

que se podrían encontrar vetas mineras de igual proporción de aquellas encontradas en las cercanías de San Francisco.

Con la liberación comercial implementada por el gobierno de Porfirio Díaz a partir de 1876, que permitió que el mercado globalizado se extendiera al mercado regional y la integración paulatina con la economía estadounidense, se derivó en un proceso de exportación de recursos mexicanos que permitió a México enlazarse al resto del comercio mundial.²⁰⁹ La colonización de extranjeros en Baja California, así como la reglamentación oficial de los códigos mineros y comerciales de la nación, atraieron a distintos inversionistas foráneos a invertir en los distintos sectores de Baja California. La inversión binacional en estos sectores sirvió para detonar el crecimiento económico en la región, al participar mexicanos en distintos negocios con sus contrapartes en California.²¹⁰

En relación al sector minero en Baja California, con el hallazgo de oro en el valle de San Rafael en 1870, hubo un incremento y movilización de hombres y recursos desde California al territorio mexicano para explotar las vetas mineras. Como resultado, en la década de 1880, la fiebre del oro siguió atrayendo gente y alimentó los relatos o rumores de grandes depósitos minerales en la región. Así que siguieron buscándose ricos yacimientos de oro y otros minerales tanto tierra adentro como en las islas bajacalifornianas.

A finales del siglo XIX y principios del XX, la búsqueda de minerales en las islas del Pacífico fue una de las atracciones para invertir capital por parte de los estadounidenses en la región. En el espacio marítimo de Baja California, isla de Cedros es la de mayor tamaño con una

²⁰⁹ Riguzzi, “México”, 2010, p. 388.

²¹⁰ Jesús Méndez Reyes, “Industria Eléctrica en Baja California: esfuerzo privado y regulación estatal, el caso de la Compañía Eléctrica y Telefónica Fronteriza S.A (1915-1943)”, en *Electricidad: recurso estratégico y actividades productivas. Procesos de electrificación en el norte de México, siglos XIX-XX*. Moisés Gámez (coord.). México, El Colegio de San Luis, 2013, pp. 143-144.

superficie de 348.295 km². Se encuentra a 430.44 kilómetros de Ensenada y a 537.33 kilómetros de San Diego respectivamente. Su gran tamaño y coloración (llamada también en algunas ocasiones Piedra Colorada o *Red Rock*), la hicieron atractiva para exploradores, geólogos e inversionistas estadounidenses que vieron la posibilidad de explotar sus tierras en busca de minerales.

Al establecerse la Compañía Internacional de México en la región, celebró un contrato con el gobierno mexicano donde se le autorizó colonizar parte del territorio de la península, incluida la isla de Cedros; se les cedieron dos terceras partes de la isla para que deslindara porciones del terreno baldío y estableciera a familias extranjeras, además de mexicanas, las cuales tendrían un límite de dos mil hectáreas por familia. El contrato tendría una duración de 10 años, venciendo en 1894 o antes si violaba algunas de las condiciones establecidas en él.²¹¹ Al darse conocer el contrato, entre 1887 y 1888, la prensa nacional argumentó que había inconsistencias en la forma de operar de la compañía y que los inversionistas estadounidenses solamente querían robar los recursos de la nación²¹² y con el pretexto de colonizar la Baja California se habían enajenado o entregado 1, 498,686 hectáreas de la península bajacaliforniana, que incluía la isla de Cedros, a extranjeros.²¹³

Pero, la información que hemos encontrado habla de sólo un puñado de hombres asentados en la isla, por cortos periodos de tiempo, trabajando las minas en busca de distintos

²¹¹ *El Siglo Diez y Nueve*, 25 de julio de 1884.

²¹² Por ejemplo, en la nota titulada *El grave asunto de la Baja California*, se transcribe el informe que Manuel Sánchez Facio rindió ante la Secretaría de Fomento sobre las colonias establecidas en Baja California: Las escrituras de venta que he logrado examinar estipulan los pagos en abonos anuales que nunca se extienden a un periodo mayor de cinco años. Ahora bien: conocidos como lo son los manejos de la Compañía, sus propósitos no pueden ser más transparentes: el artículo 10 del contrato le concede un plazo de diez años para colonizar los terrenos de la Baja California y de la isla de Cedros, y por el artículo 24 se reserva el Gobierno la facultad de recuperar esos terrenos en caso de que esa condición no se cumpla; pero es evidente que colectados todos los beneficios posibles por la Compañía cinco años antes de que se venza ese término, los terrenos quedarán vendidos, la Nación burlada y los delincuentes desfilarán impunes por esa ancha puerta que se llama –Acta de incorporación de Hartford-. *El Nacional*, 28 de noviembre de 1888.

²¹³ *Ibíd.*, 22 de noviembre de 1887.

minerales en las décadas de 1890 y 1900, lo cual indica se debiera haber modificado el contrato o se traspasaron sus derechos a terceros. Un posible escenario es que el contrato haya caducado por nunca haber iniciado la Compañía Internacional los trabajos en la isla de Cedros relativos a deslindar y medir los terrenos en ella.²¹⁴

En lo que respecta a isla de Cedros, se argumentó que no se deslindaron los terrenos ni se inició la colonización de la isla porque el gobierno no había dado la posesión de ella a la Compañía Internacional²¹⁵ pero al descubrirse depósitos de minerales en la isla en 1889, los inversionistas decidieron explotar las vetas mineras en ella y asegurar una posesión absoluta sobre las mismas.²¹⁶

Es por esto, que desde mediados de 1889 arribaron distintos buscadores de minerales a la isla de Cedros. Según los testimonios de los gambusinos, el primer minero que arribó a la isla fue el James Anderson, asociado con el capitán Davis²¹⁷ de la *Independent Lumber Company* y otro hombre de apellido McDougal, todos de California. Al poco tiempo empezaron a enviar mineral en bruto a San Diego, ya que triturar, amalgamar o aplicar la tecnología desde aquel espacio geográfico resultó altamente costoso.

Entre los envíos documentados hubo uno en de la goleta *Ellen*, que representó una tonelada de mineral, valuado en 200 dólares, con destino a la *National City Reduction Works*²¹⁸ y más polvo mineral valuado en 100 dólares, el cual se estimó que pudo llegar a ser cotizado entre

²¹⁴ *Ibid.*, 16 de diciembre de 1887.

²¹⁵ Carlos Pacheco y Manuel Sánchez Facio. *La controversia acerca de la política de colonización en Baja California*. Secretaría de Educación Pública, Universidad Autónoma de Baja California, Colección Baja California: Nuestra Historia, Mexicali, 1997, p. 215.

²¹⁶ *Lower Californian*, vol. III, no. 31, 14 de marzo de 1890.

²¹⁷ Todavía se desconoce a ciencia cierta quien fue la primera persona que descubrió oro en la isla de Cedros. Aparte de Anderson, al capitán Fishburn, de la goleta *Helen*, se le atribuye el descubrimiento de oro en la isla, argumentado que él fue quien en realidad descubrió el mineral y no Anderson, el cual era solamente uno de los dueños de la mina, junto con Davis, Fishburn y otros sandieguinos. *Lower Californian*, vol. III, no. 23, 17 de enero de 1890.

²¹⁸ La *National City Reduction Works*, establecida en 1887 durante el periodo de auge de San Diego, manejó una parte sustancial de los cargamentos minerales exportados con ese propósito desde el norte de Baja California a Estados Unidos. Taylor, “Baja California”, 2011, p. 26.

150 y 175 dólares la tonelada. Asimismo, reportaron que aparte de oro, había mucho cobre en la isla y que el mineral en bruto pagaría por sí solo los trabajos de minería más a fondo.²¹⁹

En octubre de 1889, el capitán Davis zarpó desde San Diego, abordo de la goleta *Queen of the Bay*, con varios hombres, burros y suficientes provisiones para realizar una investigación más exhaustiva de los depósitos de oro encontrados en la isla.²²⁰ La tarea gambusina rindió frutos y para principios de 1890, la explotación minera en la isla fue un hecho. Se reportó que en enero de ese año, la goleta *Queen of the Bay* llegó a Ensenada de Todos Santos con un cargamento de 365 sacos de mineral rico en oro, plata y cobre. Los sacos estaban destinados para ser trasladados a National City, California.²²¹ Un mes más tarde, la goleta llegó directamente a San Diego con un cargamento de mineral en bruto de la isla.²²²

Los arribos del *Queen of the Bay* en California avivaron los intereses de extranjeros en explotar los minerales encontrados en isla de Cedros,²²³ pero primero se debía invertir una suma de dinero cuantiosa para poder obtener ganancias. En la isla no había ningún tipo de suministro para los mineros y estos dependían de sus empleadores para obtener provisiones. Las embarcaciones jugaron un papel fundamental en esta labor, ya que se alquilaron para poder mover los suministros. Tal fue el caso del vapor *Rival* que, aprovechando que hacía su recorrido

²¹⁹ *San Diego Union*, 18 de septiembre de 1889.

²²⁰ *Ibid.*, 28 de octubre de 1889.

²²¹ *Lower Californian*, vol. III, no. 22, 10 de enero de 1890.

²²² De San Diego, el mineral encontrado en la isla de Cedros se trasladó a Pueblo, en el estado de Colorado, EEUU, pero la mayor parte se quedó en la planta *National City Reduction Works*. *San Diego Union*, 16 y 17 de febrero de 1890.

²²³ Además de los californianos, a finales de enero de 1890 un grupo de hombres provenientes de Colorado, Estados Unidos, alquilaron los servicios de la goleta *Alice D.* en San Diego, para trasladarlos hacia la isla, así como otros puntos de la península de Baja California, en busca de minerales, aunque se reportó que estos mineros de tierra firme tuvieron que regresar a Ensenada al estar a la altura de San Quintín, por mareos severos en su travesía. *Lower Californian*, vol. III, no. 22, 31 de enero de 1890 y *Lower Californian*, vol. III, no. 29, 28 de febrero de 1890.

entre San Francisco y puertos mexicanos en el Pacífico, Anderson alquiló un espacio dentro de éste, para llevar suministros, madera y 12 burros a la isla.²²⁴

Para seguir explotando el mineral en isla de Cedros, Anderson y compañía formaron la *Cedros Island Mining Company* (en adelante CIMC) y contrataron los servicios de cuatro embarcaciones adicionales: las goletas *Nettie Sandberg*,²²⁵ *Ethel, Jessie D* y el yate *San Diego*.²²⁶ La incorporación a esta labor de los navíos fue rápida y para principios de marzo de 1890 tanto el *San Diego* como la *Ethel* llevaron cargamentos de mineral en bruto a la *National City Reduction Works*.²²⁷

La embarcación de mayor tamaño con la que contó la CIMC fue la *Queen of the Bay* que en tan solo en dos viajes transportó de isla de Cedros a National City 800 sacos de mineral en bruto con rastros de oro y plata.²²⁸ Al incrementarse la labor minera en la isla,²²⁹ tanto la goleta *Ethel* como el yate *San Diego* incrementaron su cargamento, al reportarse el 5 de abril de 1890 que la primera arribó a San Diego con 1,000 sacos y la segunda con 250 sacos de mineral en bruto.²³⁰

Para mediados de abril de 1890, la CIMC tenía funcionando un campamento minero en la isla, el cual contaba con un almacén, un edificio para habitación con tres recámaras, una cocina, un corral con 30 jumentos de carga y tubería de casi un kilómetro tierra adentro de la isla, a fin de suministrarse agua potable del manantial cercano. Se abrieron cuatro bocaminas a 5.5 kilómetros al oeste del campamento y el embarcadero se levantó a 2,500 pies del nivel del mar.

²²⁴ *Lower Californian*, vol. III, no. 26, 7 de febrero de 1890.

²²⁵ También escrita en los diarios de la época como Nettie Sanberg, Nettie Sanborn, Nettie Sanbourn y Nettie Sondberg.

²²⁶ Véase *San Diego Union*, 18 de febrero y 6 de marzo de 1890; *Lower Californian*, vol. III, no. 26, 14 de febrero de 1890.

²²⁷ *San Diego Union*, 17 de marzo de 1890.

²²⁸ *Ibíd.*, 22 de marzo y 2 de abril de 1890.

²²⁹ Para finales de febrero se estimaba que la compañía de Anderson tenía empleados a 35 personas en la isla. *Lower Californian*, vol. III, no. 28, 21 de febrero de 1890.

²³⁰ *San Diego Union*, 5 de abril de 1890.

Diariamente, a las acémilas se les cargaba con dos sacos de entre 36 y 38.5 kilogramos cada uno y trasladaban aproximadamente unas cuatro toneladas de mineral al día. Al llegar al embarcadero, los sacos fueron subidos en pequeñas lanchas que los llevaban hasta los navíos de mayor tamaño que no podían acercarse a la isla por la condición geológica del sitio.²³¹

La fuerza animal usada como vehículo de carga y transporte aceleró el embarco y traslado del mineral a las embarcaciones que navegaron a California. Sin embargo, el tamaño de los navíos resultaba insuficiente. Ejemplo de esto se dio abordó del vapor *Carlos Pacheco*, que en uno de sus recorridos cargó 2,502 sacos de mineral en bruto de la isla de Cedros a San Diego, pero debido al peso de la carga, y la insuficiente capacidad en el navío, dejó 500 sacos en la isla. A su regreso, dos semanas después, el vapor solamente pudo cargar 2,549 sacos dejando en la isla mil.²³²

Para agosto de 1890, las actividades mineras realizadas en la isla de Cedros se habían convertido en un atractivo para los estadounidenses, no sólo por la explotación del recurso minero sino como viaje de exploración de sus ciudadanos. La CIMC alquiló al vapor *Carlos Pacheco* y lo puso a disposición de las personas interesadas en conocer este lugar. El vapor salía por las noches todos los miércoles desde San Diego hasta la isla de Cedros.²³³

Otro inversionista estadounidense que se interesó en la explotación mineral en isla de Cedros, fue Thomas McManus. En abril de 1890 recibió de la Secretaría de Fomento una concesión para explorar y explotar minas en la isla así como placeres auríferos en los límites naturales de ella,²³⁴ y que esta concesión no entraría en conflicto con los trabajos realizados por

²³¹ *Ibíd.*, 7 de abril de 1890.

²³² *Lower Californian*, vol. III, no. 47, 3 de julio de 1890; vol. III, no. 49, 17 de julio de 1890.

²³³ *San Diego Union*, 16 de agosto de 1890.

²³⁴ *El Tiempo*, 18 de abril de 1890; *El Economista Mexicano*, 3 de mayo de 1890.

la CIMC ni con los derechos que la Compañía Internacional había otorgado a la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización como su sucesora en la región.²³⁵

Asimismo, en 1890 se constituyeron dos compañías mineras adicionales en isla de Cedros. La primera y mayor fue la *Cedros Island Mining and Milling Company of San Diego* (en adelante CIMMCSD), con un capital de 1,000,000 de dólares y 10,000 acciones de 10 dólares cada una. Los accionistas mayoritarios fueron W.R. Nicholson y F.L. Michaelsen, acaudalados distribuidores de bienes raíces de Filadelfia, Pennsylvania, EEUU. Michaelsen quedó como presidente de la compañía y contrató a H.A. Howard, de San Diego, como su gerente general. A esta empresa se sumaron los señores L.M. Suplee y W.H. Furman. La segunda fue la *Esperanza Mining Company* que al poco tiempo se convirtió en subsidiaria de la CIMMCSD al no poder operar en condiciones óptimas por falta de capital.²³⁶ La entrada de la CIMMCSD a isla de Cedros tuvo como resultado que se incrementara la planta laboral en las minas y en septiembre de 1890 hubo más de 60 hombres trabajando en ellas.²³⁷ La CIMMCSD continuó fletando, por unos meses, el vapor *Carlos Pacheco* para transportar suministros al campamento insular y el mineral explotado a San Diego.

Al expirar el contrato de alquiler del *Carlos Pacheco*, la CIMMCSD contrató los servicios del vapor *Karluk*, perteneciente a la Alaska Commercial Company, el cual tenía una capacidad de carga casi del doble que el anterior.²³⁸ Asimismo, a principios de noviembre, la CIMMCSD ordenó la compra de una trituradora de mineral o *Twenty Stamp-Mill* (molino de veinte estampas) para que llevara a cabo el proceso de fractura de la piedra directamente en la

²³⁵ *The Two Republics*, 7 de mayo de 1890.

²³⁶ Al quedar conformada la CIMMCSD, el gobierno mexicano le cedió las concesiones para explotar la isla y sus minerales, incluidas aquellas otorgadas a la CIMC de Anderson y la de McMannus, que nunca pudo echar a andar. Véase *San Diego Union*, 12 de octubre de 1890, *Sacramento Daily Union*, vol. 80 no. 48, 16 de octubre de 1890, *El Siglo Diez y Nueve*, 28 de octubre y 6 de noviembre de 1890.

²³⁷ *Lower Californian*, vol. III, no. 65, 18 de septiembre de 1890.

²³⁸ *Ibíd.*, vol. IV, no. 12, 6 de noviembre de 1890.

isla. Esta maquinaria no fue fácil de adquirir ni de trasladar hasta la isla, por lo que tardó casi un año en llegar. Mientras tanto, la CIMMCSA siguió transportando, a través del *Karluk*, mineral, trabajadores e inversionistas entre la isla de Cedros y San Diego.²³⁹ Más tarde se sumaron los navíos *Emma*, *Tillamook*, *Jessie D* y, nuevamente, el *Carlos Pacheco*.

Al incrementarse los trabajos de minería en la isla de Cedros, se explotó una mayor cantidad de mineral en bruto en 1890. En las tablas 4 y 5 rescatamos algunos de los datos encontrados sobre el movimiento del mineral de la isla a San Diego.

Tabla 4. Explotación mineral en sacos de la isla de Cedros en 1890.

Embarcación	Meses	Sacos
<i>Queen of the Bay</i>	enero, marzo	765
<i>Ethel</i>	mayo	500
<i>Carlos Pacheco</i>	junio, julio, agosto, Septiembre, octubre, noviembre	19,793
<i>Karluk</i>	noviembre, diciembre	8,068
		Total: 29,126

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de diversos documentos encontrados en el Acervo Documental del IIIH-UABC, así como de la prensa de San Diego, California.

Tabla 5. Explotación mineral en toneladas de isla de Cedros en 1890.

Embarcación	Meses	Toneladas
<i>Nettie Sandberg</i>	abril, mayo	141
<i>Carlos Pacheco</i>	mayo	790 ½
<i>Karluk</i>	noviembre	451
		Total: 1,382 ½

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de diversos documentos encontrados en el Acervo Documental del IIIH-UABC, así como de la prensa de San Diego, California.

Como se logra apreciar, presentamos los datos en sacos y toneladas por aparecer como medidas distintas en varias publicaciones de la época, lo cual nos arrojó como resultado que sólo en 1890 se sacaron 29, 126 sacos y 1,382 ½ toneladas de mineral en bruto de la isla de Cedros en

²³⁹ *Sacramento Daily Union*, vol. 68 no. 183, 30 de noviembre de 1890.

cinco distintos navíos. Podemos suponer que la cantidad fue mayor porque no en todos los casos se publicó —o no la hallamos en las fuentes consultadas— la cantidad movilizada; por ejemplo, no encontramos datos sobre la cantidad de sacos o toneladas de mineral que los navíos *Jessie D* y *Tillamook* transportaron hacia el sur de California.

En poco tiempo el panorama de la isla de Cedros cambió. A principios de 1891 el campamento minero contó con ocho edificios, tiendas mineras, un edificio de oficinas con cuatro cuartos, dos casas de alojamiento, un hotel, una tienda de herrería, dos almacenes, un corral, establos y un tanque de agua que distribuía el líquido a través de tubería a cualquier edificio del campamento. Como mencionamos, de contar con seis mineros a principios de 1890, un año después la CIMMCS D sumó más de 80 personas en la isla, sin contar a los estibadores contratados para el traslado de mercancías.²⁴⁰

El primer molino triturador de la CIMMCS D se puso en funciones en marzo de 1891. Por cuestiones de ensamblaje y funcionalidad, el *Ten Stamp-Mill* (molino de diez estampas) de la compañía se montó en National City, California, lugar a donde se trasladaron toneladas de mineral bruto provenientes de la isla de Cedros. Según las fuentes, se estimaba que con el equivalente de 40 dólares de mineral trabajados en el molino se podían obtener hasta 500 dólares en ganancias al día. Se conjeturó que podían obtenerse 700 toneladas de mineral en un mes (véase tabla 33) y al paso de las semanas se contrataron 20 hombres más.²⁴¹

El traslado de mineral de isla de Cedros a California se aletargó por una descompostura del *Karluk* y la compañía adquirió los servicios del *Crescent City*, reemplazado luego por el vapor *Caspar* por ser de mayor capacidad.²⁴² La actividad extractiva fue en aumento y con ella

²⁴⁰ *San Diego Union*, 1 de enero de 1891.

²⁴¹ *Ibíd.*, 25 y 30 de marzo de 1891.

²⁴² El *Caspar* realizó el recorrido tres veces por mes a San Quintín e isla de Cedros *Ibíd.*, 11 de julio de 1891.

aumentó la demanda de herramientas de trabajo y alimentos para los mineros ya establecidos y los que seguían contratándose, entre ellos varios mexicanos.

La CIMMCSD le propuso a la Pacific Coast Steamship Company, dueños del vapor *Newbern*, que viajaba de San Francisco, California, a Mazatlán, Sinaloa, y de regreso al puerto estadounidense, recoger cargamentos de 500 toneladas de mineral en bruto en la isla de Cedros y llevarlas a San Diego; además de llevar provisiones y herramientas a los mineros.²⁴³ La propuesta no se concretó,²⁴⁴ y para septiembre de 1891 la CIMMCSD contrató los servicios del vapor *Manuel Dublán* para llegar a la isla dos veces por mes.²⁴⁵

La colonización y trabajos en la isla de Cedros se detuvieron a finales del año, cuando muchos de los mineros renunciaron porque se les redujo el salario.²⁴⁶ La CIMMCSD se quedó con la mitad de los hombres que habían estado trabajando en ese lugar, alrededor de 40 empleados, en su mayoría mexicanos. Este hecho hace pensar que, en algún momento, la empresa estadounidense solicitó al gobierno mexicano algún tipo de concesión o permiso para contratar mano de obra mexicana en la isla —como lo harían las tripulaciones de las embarcaciones *Tillamook*, *Jessie D*, *Queen of the Bay* y *Farallon* en 1892, que tramitaron permisos en la aduana marítima de Todos Santos para llevar las provisiones y agua potable a la isla de Cedros²⁴⁷— sin embargo, al no contar con documentación suficiente que respalde el argumento, es sólo una conjetura.

²⁴³ *Lower Californian*, vol. IV, no. 49, 24 de julio de 1891.

²⁴⁴ Una propuesta similar se hizo unos años más tarde a los dueños del vapor *Curaçao*. *Los Angeles Herald*, vol. 32, no. 251, 9 de junio de 1905.

²⁴⁵ *San Diego Union*, 2 de septiembre de 1891.

²⁴⁶ *Ibíd.*, 20 de septiembre de 1891.

²⁴⁷ Autorización de la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, concedida a la Compañía Minera de la isla de Cedros para que la goleta estadounidense *Jessie D* lleve víveres y agua a dicha isla, en AD-III-UABC colección AGN serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 27.3.

A pesar de la renuncia de trabajadores extranjeros en la isla, la CIMMCSD reportó el traslado de mineral a San Diego con un valor aproximado a 9,600 dólares en diciembre de 1891.²⁴⁸ Se especuló que este tipo de dividendo era fácil de conseguir cuando se enviaban grandes cantidades de mineral desde la isla de Cedros a San Diego, como sucedió el 26 de agosto de 1892, cuando el navío *Farallon* sacó de la isla 10,300 sacos de mineral en bruto.²⁴⁹

Pero, aunque siguió sustrayéndose oro, plata y cobre de la isla, las ganancias se habían reducido por los costos de traslado. Se propuso que la isla contara con un molino propio para reducir gastos y mandar luego el polvo o el metal triturado vía marítima a San Francisco o en ferrocarril, tan pronto tocara suelo estadounidense, a Pueblo, Colorado, en lugar de enviarlo a National City.²⁵⁰

Para ello, la CIMMCSD intentó atraer nuevos inversionistas, ingleses o estadounidenses, estos últimos de Chicago, para invertir en la isla, sobre todo para poner en función un molino triturador, un *Forty Stamp-Mill* (molino de cuarenta estampas). No hubo manera de convencerlos y a pesar de que algunos visitaron la isla, la CIMMCSD continuó acarreado el mineral en bruto a San Diego bajo las condiciones de siempre, por lo menos hasta 1896.²⁵¹ En ese año se descubrió oro en Klondike, región del Yukón en el noroeste de Canadá, y como antaño, el evento movilizó a miles de personas, sobre todo en 1897.

El hallazgo de oro en Klondike afectó las operaciones mineras en toda Baja California, sin exceptuar la isla de Cedros. En febrero de 1898, la prensa de San Diego reportó que casi todas las minas en Baja California estaban parcial o totalmente cerradas debido a que muchos

²⁴⁸ *San Francisco Call*, vol. 69, no. 59, 29 de enero de 1892.

²⁴⁹ El 26 de agosto de 1892, se reportó que el navío *Farallon* sacó de la isla 10,300 sacos de mineral en bruto. *Lower Californian*, vol. VI, no. 1, 26 de agosto de 1892.

²⁵⁰ *San Diego Union*, 5 de agosto de 1892.

²⁵¹ *Ibíd.*, 20 de agosto de 1896.

inversionistas y mineros se habían ido a Canadá.²⁵² Esto propició que los campamentos mineros de la isla quedaran abandonados casi en su totalidad.

La CIMMCSD redujo su actividad en isla de Cedros, pero no agotó las vetas, a pesar de la fuerte extracción de mineral en bruto que se envió a Estados Unidos por más de un lustro. La colonización temporal de la isla quedó a la deriva. En enero de 1899, quedaron sólo dos personas que tuvieron que ser recatadas por una embarcación que por casualidad circulaba por la zona. Se trató del Dr. F.G. Powers y su madre, quienes desde 1896 se encontraban en la isla cuidando las edificaciones y los aperos que quedaban en las minas de la empresa. La noticia del rescate, contado en la prensa de San Diego, destacó la precariedad del lugar y la desolación de las dos personas abandonadas al carecer de alimentos y agua potable.²⁵³

El abandono de la isla y otros puntos contiguos al océano Pacífico mexicano suscitó acusaciones de comercio clandestino de recursos naturales y minerales. Debido a la gran distancia entre la isla de Cedros y Ensenada de Todos Santos, fue relativamente fácil practicar la sustracción mineral de la isla y no tener que llegar a Ensenada a reportarlo. Un ejemplo de esto lo encontramos el 30 de septiembre de 1899 en un informe que realizó el cónsul mexicano en San Diego donde declaró que al puerto californiano, donde se encontraba él establecido, llegaron las embarcaciones *Alitia Hunter* y *Ellen*, procedentes de isla de Cedros, cargadas las dos con oro en cuarzo. De la *Ellen* no nos da datos, pero de la *Alitia Hunter* informó que arribó con dos toneladas de este mineral.²⁵⁴

La falta de autoridad y vigilancia de los recursos que estaban siendo explotados en la isla de Cedros, como en las demás islas del espacio marítimo bajacaliforniano, propiciaron que se

²⁵² *Ibíd.*, 23 de febrero de 1898.

²⁵³ *Ibíd.*, 27 de enero de 1899.

²⁵⁴ Denuncia del Cónsul de México en San Diego, California, del contrabando de oro y cuarzo extraídos de la isla de Cedros, Baja California, por los barcos estadounidenses *Alitia Hunter* y *Ellen*. en AD-IIIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 13.31.

traficara de forma clandestina con recursos minerales, naturales y de pesca hacia San Diego, por medio de embarcaciones estadounidenses, sin problema alguno en ocasiones. Por tanto, Howard de la CIMMCSA, solicitó el establecimiento de una sección aduanera en isla de Cedros para no ser acusados de contrabando, por no pagar las cuotas correspondientes en la aduana marítima de Todos Santos en Ensenada, y sobre todo porque el negocio se ofreció en venta a otra compañía estadounidense, aunque Howard permaneció como superintendente de la misma.²⁵⁵

Antes de Howard, la única otra propuesta similar, que hemos hallado hasta el momento, provino de José María Ross, jefe político del Distrito Norte de Baja California en 1892, quien urgió que se estableciera una hacienda de beneficio en la isla de Cedros. Argumentó que el Distrito se beneficiaría de la recaudación de impuestos por la actividad extractiva llevada a cabo en ese lugar. La iniciativa no se concretó en aquel momento.²⁵⁶

El cónsul mexicano en San Diego secundó el establecimiento de una sección aduanera en la isla de Cedros e informó a la Secretaría de Hacienda que la nueva compañía invertiría en la isla material y maquinaria para la explotación, así como el establecimiento de un molino triturador de metales, muy probable un *Twenty Stamp-Mill*, pero sobre todo porque emplearía a mineros mexicanos en lugar de estadounidenses. A esto último, el cónsul hizo referencia en que solamente se contrataría a los mineros mexicanos sobre los estadounidenses “no por simpatía, sino que los salarios que se les pagan son más cortos y su alimentación más económica” que lo que se les da los mineros estadounidenses.²⁵⁷

²⁵⁵ Propuesta de Henry A. Howard, corredor de minas a la Aduana Marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, del establecimiento de una sección de vigilancia en la isla de Cedros, en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 28.12.

²⁵⁶ Informe de José María Ross, jefe político y militar interino del Distrito Norte de la Baja California, sobre la minería en los placeres de Agua Dulce, la venta de la mina Tepustete por W. E. Webb a The Oregon Iron and Steel Company y la reorganización de la Compañía Minera de la isla de Cedros, en AD-IIH-UABC, colección Universidad Iberoamericana (en adelante UIA) serie Porfirio Díaz, 6.59.

²⁵⁷ *Ibíd.*

Se pensó que el establecimiento de una sección aduanera de vigilancia en la isla serviría para impedir “las importaciones clandestinas, de mercancías y víveres y que a la vez cuidara de que no se robe el guano que existe, ni se haga la pesca clandestina, ni se permita la destrucción de los lobos marinos que abundan en las aguas,²⁵⁸ casos que se trataron en apartados anteriores en este capítulo.

Para tratar de detener el tráfico ilegal de recursos naturales, mineros y de pesca hacia California, el gobierno mexicano envió al cañonero *Demócrata* para vigilar las costas bajacalifornianas, así como sus islas en el Pacífico. El capitán del navío pudo constatar que en efecto, el comercio clandestino de recursos extraídos ilícitamente por navíos estadounidenses en la región era una realidad e informó a las autoridades correspondientes sobre la problemática y la necesidad de establecer una sección aduanera en alguna de las islas para evitar el contrabando. Aun así, el gobierno mexicano no autorizó el establecimiento de la sección aduanera en ninguna isla bajacaliforniana²⁵⁹ y en su lugar siguió enviando al *Demócrata*, para vigilar y tratar de detener un poco el tráfico ilegal de recursos en el espacio marítimo bajacaliforniano.

Aun con estas medidas de seguridad el comercio ilícito siguió ocurriendo en la zona pero no impidió que nuevos inversionistas extranjeros se interesaran en explotar nuevamente las minas de la isla de Cedros. A finales de 1899, Otto Schulenburg de St. Louis, EEUU, era el accionista mayoritario de la CIMMCSD con el 51% de las acciones de la compañía, las cuales quiso vender. Los interesados en comprárselas fueron la familia Clark, acaudalados mineros de Montana, EEUU, y enviaron a San Diego a J. Ross Clark para inspeccionar la calidad del mineral encontrado en la isla así como las propiedades de la CIMMCSD, y saber si convenía

²⁵⁸ *Ibíd.*

²⁵⁹ Propuesta del comandante del cañonero *Demócrata* para el establecimiento de un departamento fiscal en la isla de Guadalupe ante la presencia de contrabandistas en dicha isla y las de San Benito y Cedros, Baja California, en AD-IIIH-UABC colección AGN serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 22.47.

invertir o no. Clark determinó que no era viable invertir en la isla, ya que el mineral era de muy baja calidad aunque tuviera rastros de oro, y aunque se enviaron cientos de cargamentos de mineral en bruto a los Estados Unidos en años posteriores, era muy laborioso sacarle provecho por poseer demasiados minerales (hierro, plomo, cobre, azufre, manganeso, plata, oro, bismuto, cobalto, arsénico, zinc) y separarlo requería de mucho tiempo y dinero.²⁶⁰

Ante la negativa de los Clarks, Schulenburg vendió el 51% de sus acciones de la CIMMCS D a Thomas Lombard de Chicago, y el resto se dividió entre Nicholson y Michaelson.²⁶¹ Lombard inmediatamente empezó a invertir en las minas enviando a la isla de Cedros cargamentos de madera, maquinaria, y material de construcción para los cimientos de los *boilers* para trabajar el mineral. Para febrero de 1900 rebautizó a la empresa como la *Esperanza Mining Company* (en adelante EMC) que contrató tres decenas de hombres para reparar o ampliar los edificios que resguardaban el mineral antes de enviarlo rumbo a San Diego.²⁶²

Para finales de abril, nuevamente los trabajos de minería realizados en la isla de Cedros tuvieron que detenerse. El 25 de abril de 1901, el vapor *St. Denis* transportó de regreso a San Diego a casi todos los hombres que se encontraban trabajando en la isla, así como 694 sacos de mineral concentrado, valuados en 3,708 dólares, destinados a San Francisco para su fundición.²⁶³ El paro laboral se suscitó debido a que los demás inversionistas de la compañía vendieron sus acciones a nuevos inversionistas que quisieron reorganizar la empresa.

Uno de los compradores fue el Sr. Elkins, hijo de un senador de West Virginia y accionista minoritario de la compañía, el cual, con la adquisición de un número mayor de acciones, pasó a obtener el control de la compañía por ser ahora el socio mayoritario. Elkins,

²⁶⁰ *San Diego Union*, 14 de febrero de 1899, *Los Angeles Herald*, 23 de abril de 1899, 19 de agosto de 1900.

²⁶¹ *San Diego Union*, 28 de octubre de 1899.

²⁶² *Ibid.*, 14 de diciembre de 1899, 31 de diciembre de 1899, 31 de enero de 1900, 23 de febrero de 1900.

²⁶³ *Ibid.*, 25 de abril de 1901.

junto con otros empresarios de Filadelfia, se encargaron de comprar acciones de la EMC y cuando obtuvieron la mayoría decidieron tomar el control de ésta e intentaron reemplazar a Lombard, quien fungía como gerente de la compañía, por el Sr. Bigelow de San Francisco, que fue enviado a isla de Cedros para hacerse cargo de las operaciones mineras. Al llegar a la isla, Bigelow enfrentó a Lombard, quien se rehusó a dejar su cargo por estar a su nombre los terrenos de la EMC en México. Lombard tuvo que ceder y semanas después Bigelow regresó a la isla, junto con un grupo de mineros, para trabajar las minas.²⁶⁴

A diferencia de los anteriores envíos de mineral de isla de Cedros a San Diego, en esta ocasión la EMC buscó y extrajo cobre.²⁶⁵ Entre agosto y septiembre de 1901 se enviaron 15 toneladas de cobre a la fundidora de Needles, California²⁶⁶ y 25 toneladas a la fundidora de Tacoma, Washington.²⁶⁷ El envío de cobre hacia Needles, Tacoma y San Diego se siguió dando en los siguientes meses pero, ante esta nueva explotación, se requirió de más carbón y madera en la isla, así como suministros para los trabajadores, que fueron adquiridos en San Diego.

Entre 1902 y 1903 la EMC envió una gran cantidad de mineral en bruto, concentrados en oro y cobre a California. Para realizar esta labor, la compañía adquirió los servicios del vapor *St. Denis*, pero al no darse abasto, contrató adicionalmente a la fragata *Gardiner City* para transportar el mineral hasta California. La *Gardiner City* llevó los minerales de la isla a Port Richmond y Oakland, en San Francisco, mientras que el *St. Denis* los llevó a National City en San Diego,²⁶⁸ como se aprecia en el mapa 8 que a continuación presentamos.

²⁶⁴ *Ibíd.*, 29 de abril de 1901. *Ibíd.*, 14 de mayo de 1901.

²⁶⁵ Durante las últimas décadas del siglo XIX aumentó la demanda de cobre, a raíz del establecimiento de la industria eléctrica y el hecho de que por su conductividad, ningún otro material era superior. San Diego constituyó un centro de recepción de los envíos de carbón, hierro y otros minerales industriales, para ser triturados. Taylor, "Baja California", 2011, p. 26.

²⁶⁶ *San Diego Union*, 25 de agosto de 1901.

²⁶⁷ *Ibíd.*, 25 de septiembre de 1901.

²⁶⁸ *Ibíd.*, 1 de junio de 1903.

Mapa 8. Rutas marítimas y terrestres de envío del mineral de isla de Cedros a Estados Unidos.



Fuente: Elaboración propia donde se muestran las rutas marítima y terrestre de envío del mineral explotado en isla de Cedros, a finales del siglo XIX y principios del XX. Digitalización de Sandra Lucía Casillas Molina.

Las concesiones mineras de la EMC en la isla de Cedros se encontraron localizadas en la parte norte de la isla, cubriendo una extensión de 35 kilómetros de longitud por 16 kilómetros de ancho. En este territorio dividieron sus minas por secciones: Guadalupe con 48 concesiones,

Esperanza con 24, Chicago con 24, Philadelphia con 16 y Elena con 9 dando un total de 121 concesiones dentro de su territorio, cada una midiendo una hectárea.

Además, la EMC contó con derechos de 18 hectáreas adicionales de la tierra plana y de la zona marítima donde embarcaron el mineral y desembarcaron a los hombres y herramientas en la isla. Los derechos de arrendamiento fueron entregados a la EMC por el gobierno mexicano por un periodo de 10 años. Los trabajadores de la EMC en la isla fueron todos mexicanos y se les pagó 2.50 a 4.00, moneda nacional, dependiendo del trabajo que realizaron.²⁶⁹

Ante los trabajos e inversión de la EMC en la isla de Cedros, el gobierno del Distrito Norte de Baja California solicitó nuevamente al gobierno federal que se estableciera una sección aduanera en la isla, ya que se pensó que si había una en este lugar se recaudarían más fondos para incentivar nuevas inversiones extranjeras en la isla. En marzo de 1904, Celso Vega, jefe político y comandante militar del Distrito Norte, argumentó ante las autoridades federales que el establecimiento de la sección aduanera evitaría pérdidas de tiempo y dinero que ocasionaba el tener que regresar de la isla a Ensenada por los trámites correspondientes en la aduana marítima y “los gastos que con tal motivo erogan las empresas de los buques que hacen tráfico, y que son de tal magnitud que una de ellas, la Compañía Minera de la Esperanza, piensa suspender sus trabajos.”²⁷⁰ El gobierno federal nuevamente negó la petición de establecer una sección aduanera en la isla, y en su lugar envió al personal de la aduana marítima de Ensenada, en algunas ocasiones, para vigilar las transacciones que se hacían en la isla de Cedros.

Los trabajos en la isla continuaron y para 1905, George P. Brown, superintendente de la EMC, adquirió una fundidora en San Diego, proveniente de National City. El traslado de la

²⁶⁹ Chaput, Mason y Zarate. *Modest Fortunes*, 1992, p. 170.

²⁷⁰ Informe de Celso Vega, jefe político y comandante militar del Distrito Norte de la Baja California, de las asuntos que trató en las secretarías de estado: concesión de pesca, telégrafos, aduana en la isla de Cedros, entre otros, AD-III-UABC colección UIA serie Porfirio Díaz, 11.22.

maquinaria a la isla resultó muy laborioso debido a que tuvieron que desarmar por completo la fundidora y embarcarla hacia la isla de Cedros en partes. Al arribar todos los componentes a la isla, tardaron tres meses en volverla a armar. La fundidora era indispensable para trabajar las más de 1,500 toneladas de mineral en bruto que se tenían en la isla y enviar por separado el cobre de los concentrados de oro, plata y de esta forma, ahorrarse los costos de doble envío a las fundidoras fuera de San Diego.²⁷¹

Debido al nuevo éxito que se tenían en las minas de isla de Cedros, sobre todo por la explotación de cobre, Brown, en representación de la EMC, propuso a los demás inversionistas y explotadores de minerales en el espacio marítimo bajacaliforniano adquirir un nuevo navío, que se encargara de recoger todo su mineral en bruto y llevarlo rumbo a California. Por cuestiones legales, la embarcación tendría que estar sujeta a las leyes mexicanas y, por tanto, navegar bajo la bandera nacional, aunque estaría controlada por una corporación con base en San Diego o en su defecto, en México.

Los inversionistas estadounidenses que se mostraron interesados en esta proposición fueron los dueños de la Santa Catarina Onyx Company y la Beryl Mining Company, así como los dueños de las minas San Fernando y Columbia en Baja California. Con el respaldo y aprobación de estos inversionistas, Brown contrató los servicios del oficial Condit, antiguo capitán del navío *Santa Bárbara*, para capitanear la nueva nave y juntos se trasladaron a Tacoma, Washington, para asegurar una de las tres embarcaciones que tenían en vista para comprar y adecuar como carguero, más que como navío de pasajeros, aunque por cuestiones técnicas

²⁷¹ Para trabajar la fundidora, se importó coque desde San Diego así como otras piezas de maquinaria que hacían falta para completar su función. Estas piezas de maquinaria sufrían de descomposturas o muchas veces eran prestadas por lo cual se regresaban a San Diego, como sucedió en una ocasión cuando en un embarque se enviaron 80 toneladas de cobre desde la isla e incluyeron 30 toneladas de maquinaria rumbo a San Diego. Véase *San Diego Union*, 11 de julio, 5 de septiembre y 9 de noviembre de 1905; 17 de abril de 1906.

tendría una sección para alojar a estos últimos.²⁷² Pero la adquisición del nuevo navío tardó más de un año en realizarse, y mientras tanto, los vapores *St. Denis* y *Victoria* siguieron siendo fletados por la EMC.

En 1906 los dueños de las minas San Fernando en la península bajacaliforniana, socios de Brown, le pidieron a éste trasladar la planta fundidora de la isla de Cedros a tierra firme, debido a que poseían grandes cantidades de cobre y mineral en bruto sin trabajar en las cercanías de Santa Catarina. Brown aceptó mover la fundidora porque había concluido de trabajar el mineral encontrado en la isla y el traslado de la maquinaria se hizo por medio del *Victoria*, entre septiembre y octubre de 1906.²⁷³

El último trabajo que se realizó con la maquinaria en la isla fue la fundición de cobre matte del cual se enviaron a San Diego 178 sacos, equivalente a 10 toneladas aproximadamente, a bordo del *St. Denis*. Aun cuando se trabajó el cobre en la fundidora de isla de Cedros, al arribar a San Diego fue trasladado a una refinería en Tacoma, Washington, para proseguir su tratamiento, pero, al trabajar parcialmente el mineral en la isla los costos de producción del mineral, bajaron para la EMC y obtuvieron 35 centavos por tonelada de cobre ya trabajado y entre 15 y 20 dólares por tonelada en ganancias.²⁷⁴

En julio de 1907, Brown pudo adquirir una nueva embarcación en Tacoma para transportar mineral de la isla de Cedros, así como de los puntos adyacentes de las costas del Pacífico bajacaliforniano, a San Diego. Brown, copropietario ese mismo año de la Beryl Mining Company, junto con el acaudalado H.L. Tuft de Colorado, EEUU, compraron el navío *John A.* Los comerciantes de San Diego y Ensenada vieron con entusiasmo la adquisición del navío para realizar el traslado de mercancías de norte a sur y viceversa, porque entre los años de 1904 y

²⁷² *Ibíd.*, 17 de mayo de 1906.

²⁷³ *Ibíd.*, 10 de octubre de 1906.

²⁷⁴ *Ibíd.*, julio 16 de 1906.

1907 el número de embarcaciones dedicados al tráfico comercial en el espacio marítimo bajacaliforniano disminuyó notablemente (véase gráfica 2 del capítulo III).

El vapor *John A.* no compitió con el *St. Denis*, el vapor predominante en la zona, porque el primero navegó bajo bandera mexicana y el segundo bajo la inglesa, teniendo como resultado que el *St. Denis* no podía recorrer y desembarcar en todos los puntos al sur de Ensenada que no contaran con una aduana o sección aduanera. En cambio, el *John A.*, bajo bandera mexicana, pudo realizar estas maniobras, adentrándose más al sur que el *St. Denis*.²⁷⁵

Aun con la adquisición de un nuevo navío, las operaciones mineras en la isla de Cedros fueron decayendo entre 1908 y 1910 hasta detenerse por completo en 1911. A finales de 1912 Brown nuevamente empezó a invertir en el desarrollo de las minas encontradas en la isla. Entre diciembre de 1912 y febrero de 1913 se envió maquinaria, hombres y provisiones a la isla con el fin de explotar los yacimientos de cobre; sin embargo, al parecer, sólo se explotaron pequeñas cantidades de este mineral y se enviaron en sacos a San Diego, pero nunca en las cantidades que se habían dado en años anteriores.

Con el estallido del movimiento revolucionario en México, muchos inversionistas y comerciantes extranjeros se retiraron. En el caso de Baja California se enviaron a Ensenada embarcaciones estadounidenses y británicas a proteger a sus conciudadanos encontrados en la cabecera del Distrito Norte y si era posible, trasladarlos hacia San Diego. Por ejemplo, el navío *Iris* llegó a isla de Cedros a recoger a George P. Brown y a sus mineros que se encontraban explotando el cobre. Aunque la violencia revolucionaria en esta zona fue temporal, se frenaron las actividades mineras y el cierre definitivo, en 1914, se debió al embargo para importar dinamita y pólvora a México, debido a la situación caótica que se vivía en el país.²⁷⁶ Así, la EMC

²⁷⁵ *Ibíd.*, 6 de julio de 1907.

²⁷⁶ *Ibíd.*, 25 de abril de 1914.

abandonó por completo la explotación de las minas en la isla de Cedros, que tanto beneficio les acarreó, así como a la CIMC y a la CIMMCSA en los últimos 25 años, donde lucraron con los recursos minerales.

Como se logra apreciar a través de este capítulo, la explotación y recolección de recursos naturales en las islas bajacalifornianas del Pacífico se dio, en gran parte, por la expansión comercial de California, suscitada por las olas migratorias desde mediados del siglo XIX y en las primeras décadas del XX. Una de las razones de la migración temporal se debe a que las personas buscan asegurar su subsistencia o mejorar sus condiciones materiales. La historia de la agricultura, pesca y minería así lo ha demostrado. En las Californias, el traslado de capitalistas, gambusinos, aventureros y comerciantes provenientes de la costa del Atlántico de Estados Unidos, así como de otras partes del mundo, se sumó al circuito comercial marítimo existente en el Pacífico norte desde el siglo XVII y al de la movilidad de sur a norte en la península de Baja California avanzado el siglo XIX.

La explotación de los recursos naturales en islas bajacalifornianas del Pacífico por extranjeros se dio al perder México casi la mitad de su territorio en 1848. En relación a la explotación pesquera o del tráfico del guano hacia California, no hubo un control sobre los recursos sustraídos por extranjeros en el espacio marítimo bajacaliforniano debido a la distancia entre ellos y el principal centro poblacional en el Distrito Norte (Ensenada) que se encargaba de vigilar y protegerlos. Los casos de la Cedros Island Mining Company, al igual que sus sucesoras, la Cedros Island Mining and Milling Company of San Diego y la Esperanza Mining Company, fueron algunas de las sociedades anónimas que se establecieron en Estados Unidos y extrajeron mineral legalmente de islas mexicanas a bordo de distintas embarcaciones, pero no fueron las únicas que se movieron en el espacio marítimo durante este periodo. Es por esto que nos fue

indispensable conocer qué tipo de embarcaciones, y cuántas de ellas realizaron el movimiento de traslado en el espacio marítimo abordado en este estudio, para tener una noción del tráfico marítimo en la zona, así como su frecuencia. Esto es con la finalidad de conocer el desarrollo del transporte costero entre el sur de California y el norte de Baja California.

CAPÍTULO III. TRÁFICO DE NAVÍOS ENTRE CALIFORNIA Y BAJA CALIFORNIA

Para conocer el número de embarcaciones que navegaron entre el espacio marítimo bajacaliforniano y el sur de California, abordamos, en este tercer capítulo, el tráfico de navíos así como algunas de sus rutas e itinerarios. El capítulo se encuentra dividido en tres apartados.

En el primero de ellos, titulado “Movimiento de embarcaciones entre 1887 y 1914”, rescatamos la importancia del transporte costero en la región así como la cantidad de navíos y traslados que se dieron en este periodo, su lugar de procedencia y destino, los recursos que movieron y algunas de sus características. Como el transporte marítimo jugó un papel preponderante, nos es indispensable mostrar algunos ejemplos de estos tipos de navíos, los cuales tratamos en los apartados dos y tres ya que nos dan una idea de las condiciones y características de las embarcaciones empleadas en la zona.

En el segundo apartado, titulado “El vapor *St. Denis* (1898-1910)”, exponemos la significación de la vida útil de este navío, ligado al comercio, entre el espacio marítimo bajacaliforniano y San Diego. Esta embarcación nos sirve como evidencia de un navío exitoso en la zona que dio servicio regular por más de 10 años en la región. En el tercer y último apartado, titulado “Los *Junks* chinos de California”, analizamos brevemente la implementación de este tipo de navío en la zona, el cual jugó un papel importante en el contrabando y tráfico de mercancías.

3.1. MOVIMIENTO DE EMBARCACIONES ENTRE 1887 Y 1914

Uno de los objetivos planteados en la investigación doctoral fue conocer cuáles y cuántas fueron las embarcaciones que se encargaron del movimiento mercantil, de pasajeros y otros servicios como por ejemplo, el correo postal. Nos pareció conveniente tener una idea de las características de los navíos y comprender las dificultades que sorteaban el capitán, su equipo de trabajo y los tripulantes, en el caso de trasladar pasajeros y mercancías. Otro elemento que propone el estudio del transporte costero fue conocer los recorridos o rutas de aquellos navíos, sus características técnicas, la capacidad de carga y la extensión geográfica que recorrían.

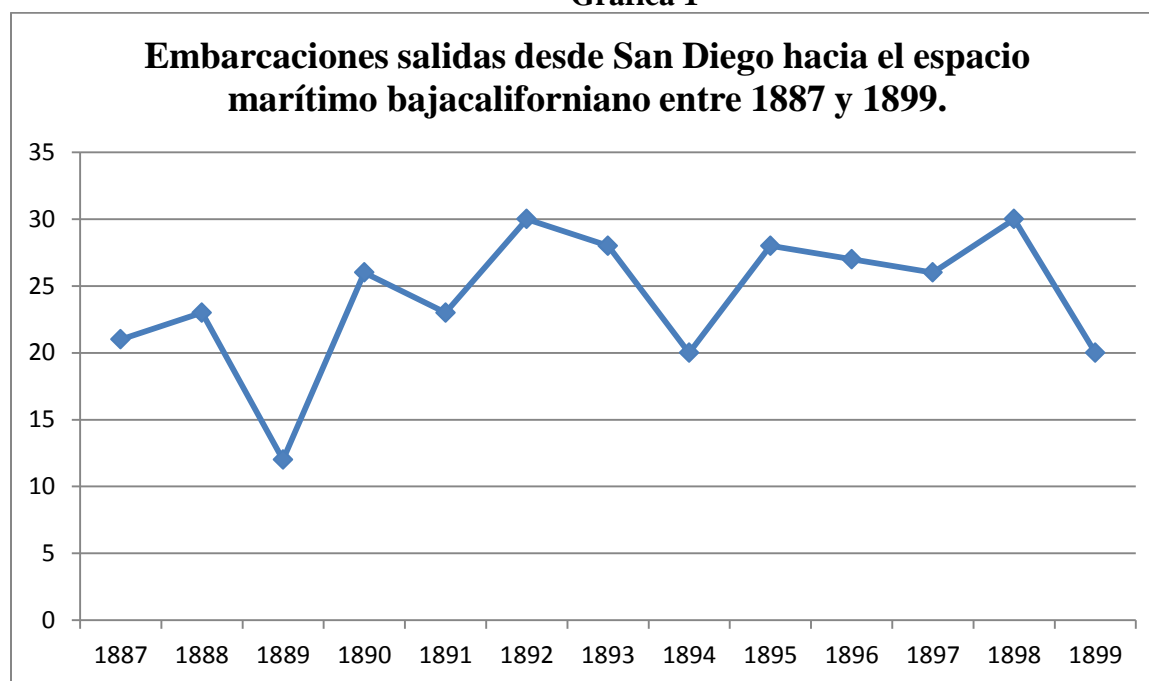
Por medio de embarcaciones arribaban personas y cargamento al espacio marítimo bajacaliforniano desde la segunda mitad del siglo XIX, aumentando el tráfico cuando Ensenada de Todos Santos se convirtió en capital del Partido Norte en 1882. A través de los navíos se movieron tanto personas desde California para explotar los recursos naturales de Baja California, como pescadores a bordo de distintas barcos.

Las embarcaciones mercantiles trasladaron bienes de todo tipo de los puertos bajacalifornianos a los californianos, y viceversa, en una especie de circuito mercantil marítimo entre México y Estados Unidos. Ninguno de estos navíos se dedicaba a un solo giro. Fueron navíos de todo tipo como yates, veleros, goletas, juncos, buques militares o vapores que se dedicaron a la pesca, contrabando, exploración, resguardo, movimiento de pasajeros y mercancías.

Los navíos jugaron un papel fundamental como medios de transporte y de tipo comercial entre San Diego y los diversos puertos ubicados en el espacio marítimo bajacaliforniano en el Pacífico, así como vehículos del flujo comercial en esta zona. En el transcurso de esta investigación se logró identificar un número significativo de embarcaciones que se movieron

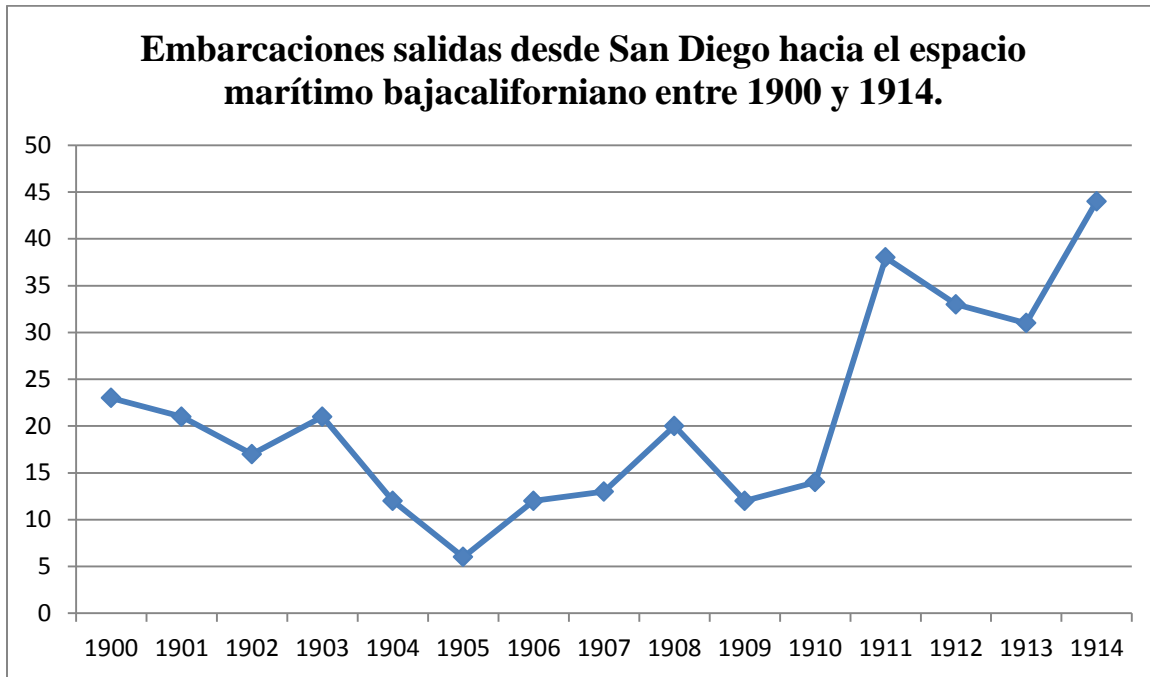
entre 1887 y 1914 (gráficas 1 y 2). El criterio para contabilizarlas fue que el navío se haya movido como mínimo una vez en el espacio marítimo referido, pues resulta más complicado precisar el número exacto de recorridos para cada una de las embarcaciones, a excepción de algunas, como el *St. Denis*.

Gráfica 1



Fuente: Elaboración propia con datos de la prensa del sur de California, así como acervos del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, San Diego State University, University of California, San Diego y Berkeley, San Diego Public Library y National Archives en Riverside, California.

Gráfica 2



Fuente: Elaboración propia con datos de la prensa del sur de California, así como acervos del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, San Diego State University, University of California, San Diego y Berkeley, San Diego Public Library y National Archives en Riverside, California.

Como se puede apreciar en ambas gráficas, no hubo una constante en el movimiento de embarcaciones en los años en que se centra esta investigación. En la tabla 6 exponemos el número de embarcaciones que entraron al puerto de Ensenada entre abril de 1888 y junio de 1893, así como las cuotas recabadas bajo diversos rubros en dichos periodos.

Tabla 6. Cuotas recabadas del movimiento de embarcaciones en el puerto de Ensenada de Todos Santos entre 1888 y 1893.

Periodo	Número de Embarcaciones	Cuotas recabadas
Abril-diciembre 1888	173	382.00
Enero-diciembre 1889	171	498.88
Enero-diciembre 1890	226	308.50
Enero-diciembre 1891	156	516.00
Enero-diciembre 1892	55	294.00
Enero-junio 1893	21	99.50
Total	802	\$ 2,098.88

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de los despachos de los consulados de los Estados Unidos en Ensenada. The National Archives and Records Service, General Services and Administration, Washington, 1964.

De abril de 1888 a junio de 1893 entraron a Ensenada de Todos Santos, 802 veces, distintos navíos procedentes principalmente del sur de California, así como de distintos lugares del Pacífico. Es un número considerable de movimiento de embarcaciones los cuáles propiciaron la comunicación continua entre California y los puertos bajacalifornianos. Al producirse auges mineros aumentaba el número de embarcaciones que salían desde San Diego y por ende, era cuantiosa la presencia de distintos navíos en el puerto de Ensenada, como se puede apreciar en la anterior tabla en los años de 1888, 1889, 1890 y 1891. Ejemplo de esto lo encontramos en las notas publicadas por el San Diego Union, a finales de la década de 1880, donde se menciona que hubo un movimiento cuantioso de personas que salieron vía marítima de San Diego hacia el suroeste de Ensenada de Todos Santos, donde se había descubierto asentamientos de oro.²⁷⁷

Los navíos que arribaron y salieron del espacio marítimo bajacaliforniano sirvieron como vehículos de transporte de recursos naturales, mercancías, maquinaria, pasajeros, minerales y algunos otros productos. Es por ello que resulta pertinente conocer los itinerarios del movimiento de las embarcaciones en la región porque así conoceremos qué días los pasajeros podían embarcarse rumbo al sur de la frontera, o al norte de ella, por ser el medio más práctico, cómodo y rápido de viajar en la región, así como para enviar distintos fletes de mercancías. Si no se lograba conseguir un lugar o espacio abordo de algún navío, las personas y mercancías podían moverse vía terrestre pasando por Tijuana, pero esta travesía era muy tardada por las malas condiciones en las que se encontraban los caminos.

A continuación, presentamos un ejemplo del itinerario en el que se llegó a mover uno de estos navíos, el vapor *Manuel Dublán*, en los años de 1891 y 1892.

²⁷⁷ *San Diego Union*, 1888-1889.

Tabla 7. Itinerario del vapor *Manuel Dublán* entre 1891 y 1892.

Sale de Ensenada a San Diego a las 20:00 horas los días	Sale de San Diego a Ensenada a las 21:00 horas los días	Sale de San Diego a San Quintín los días
1	4	
6	7	7
10	11	
12	14	
15	18	
19	20	20
24	25	
26	28	
29		

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos en el *San Diego Union*, 1891-1892.

El vapor *Manuel Dublán* fue una de las embarcaciones que transportó personas y mercancías de manera frecuente entre los poblados costeros de Baja California y San Diego. La Compañía Inglesa operó al navío durante toda la década de 1890. Tenía una tarifa establecida para la conducción de mercancía y madera al puerto de Ensenada: por mercancía cobraba una tarifa de 5.50 dólares la tonelada y 6.00 dólares por cada 300 metros de madera aproximadamente. El costo incluía el traslado y desembarco de la madera desde el vapor hasta la aduana marítima de Ensenada.²⁷⁸

Otro ejemplo de navíos que movieron mercancías hacia el puerto de Ensenada de Todos Santos y fuera de éste lo encontramos con el vapor *Newbern*.²⁷⁹ El navío de 943 toneladas arribaba dos veces por mes, cargado de mercancía destinada a distintos puertos mexicanos y San Francisco durante su recorrido por la costa en el Pacífico, como se aprecia en la siguiente tabla.

²⁷⁸ *San Diego Union*, 19 de mayo de 1891.

²⁷⁹ El *Newbern* fue operado por la *California and Mexican Steamship Company* y la *Pacific Steamship Company*. Midió 198 pies de largo y contó con una máquina de vapor de carbón de 375 caballos de fuerza. Se perdió en altamar en 1893. Vernon, *Maritime*, 2010, p. 246.

Tabla 8. Movimiento del vapor *Newbern* en el puerto de Ensenada de Todos Santos en los meses de abril, mayo y junio 1893.

Fecha de entrada al puerto	Valor de la mercancía con la que llega	Valor de la mercancía con la que sale	Fecha de salida del puerto
3 de abril	1,500.00	ND	3 de abril
19 de abril	ND	ND	19 de abril
3 de mayo	3,400.00	ND	3 de mayo
19 de mayo	ND	1,200.62	19 de mayo
3 de junio	2,700.00	ND	3 de junio
19 de junio	ND	395.00	19 de junio

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de los despachos de los consulados de los Estados Unidos en Ensenada. The National Archives and Records Service, General Services and Administration, Washington, 1964.

Aunque la mercancía con la que arribaba el *Newbern* usualmente no era destinada para Ensenada de Todos Santos, así como con la que salía del puerto (la gran mayoría era destinada para otros puertos y en Ensenada sólo hacía escala), las cuotas que su tripulación pagaba ante la aduana marítima, por el arribo y salida del puerto, fueron beneficiosas en los años en los que no hubo auge minero. Ante la pérdida del *Newbern* en altamar a finales de este año, se puso en operación al *Curaçao*²⁸⁰ para realizar este recorrido entre San Francisco y los puertos mexicanos del Pacífico.

Las actividades comerciales marítimas de corto alcance, que ligaron los puertos bajacalifornianos con San Diego, la realizaban las embarcaciones *Manuel Dublán*, *Carlos Pacheco*²⁸¹ y *Whitelaw*; el *Carlos Pacheco* salía de San Diego a Ensenada cada lunes, miércoles y viernes por la tarde y desde Ensenada partió cada martes, jueves y sábado por la tarde de regresaba al puerto californiano; el *Whitelaw* salió desde San Diego hacia Ensenada y San

²⁸⁰ El *Curaçao* (*Curazao* en algunas publicaciones) fue un vapor estadounidense de la Compañía de la Costa del Pacífico, que brindó el servicio a los pasajeros de largo alcance, ya que el puerto más lejano que tocó en tierra estadounidense fue el de San Francisco, y en tierra mexicana el de Manzanillo. Arribo al puerto de Ensenada con la misma frecuencia que su antecesor y dio servicio en La Paz, Mazatlán y Bahía Magdalena. Véase *El Progresista*, 1903-1904.

²⁸¹ Años después el *Carlos Pacheco* fue rebautizado como *La Unión*, y dio servicio entre San Blas y la colonia penal mexicana de las islas Marías hasta la década de 1930. *Mains 'l Haul*, vol. IV, no. 4, junio de 1968, p. 7.

Quintín cada jueves y domingo por la tarde y regresó a San Diego, desde Ensenada, cada viernes y lunes.²⁸²

Otro navío de pasajeros y carga que prestó sus servicios regulares entre San Diego y el espacio marítimo bajacaliforniano fue el *Victoria*, perteneciente a la Compañía Naviera del Pacífico que transitó con éxito las rutas marítimas de nuestra región llevando y trayendo pasajeros y mercancía. Fue una embarcación pequeña de aproximadamente 220 toneladas y arribaba dos veces por semana al puerto de Ensenada. Dio servicio en esta zona hasta 1916, cuando naufragó cerca de las islas Coronado.²⁸³

Asimismo, el navío *Montserrat* estuvo en operaciones entre Ensenada y San Diego a finales de la década de 1880 y principios de 1890. Fue un vapor de 849 toneladas, construido en Inglaterra y utilizado en el traslado de vino hacia el Mediterráneo. En 1887 lo adquirió la Compañía Internacional y funcionó como transporte de carga y pasajeros; tenía capacidad para 40 personas, y sus recorridos se dieron entre San Diego, Ensenada y San Quintín.²⁸⁴ Además, el vapor *Gryme*, de aproximadamente 100 toneladas, arribó cada miércoles por la noche desde San Diego a Ensenada y se retiró en el mismo horario cada viernes, haciendo su recorrido entre ambos puertos una vez por semana. Fue manejado por The San Diego and Ensenada Steamship Company.²⁸⁵

Las embarcaciones mencionadas anteriormente sólo son una muestra de los de 292 navíos únicos que identificamos en esta investigación, que navegaron entre San Diego y el espacio marítimo bajacaliforniano en un periodo de 27 años. Nos fue imposible rescatar la historia y

²⁸² *San Diego Union*, 1 de enero de 1888.

²⁸³ Uno de sus principales operadores fue George Beermaker. Se construyó en Puget Sound, California, en la década de 1890 y portó por primera vez el nombre de *Garland Mains' l Haul*, vol. IV, junio 1968, no. 4, p. 7.

²⁸⁴ *San Diego Union*, 31 de marzo de 1968.

²⁸⁵ P.L. Bell, y H. Bentley Mackenzie. *Mexican West Coast and Lower California. A Commercial and Industrial Survey*. Washington, Department of Commerce, 1923, p.330.

trayectorias de cada una de ellas por la falta de documentación relativa a sus características técnicas y movimientos en la región, pero aun así, pudimos identificarlas por su nombre y los años que operaron en la región.

En las tablas 9 y 10, que presentamos a continuación, mostramos los nombres de cada navío identificado que salió desde California, principalmente del puerto de San Diego, hacia Ensenada de Todos Santos, San Quintín, Santo Domingo e islas adyacentes que componen el espacio marítimo.

Tabla 9. Relación de embarcaciones que navegaron en la ruta marítima de San Diego y Ensenada de Todos Santos entre 1887 y 1899.

		1 8 8 7	1 8 8 8	1 8 8 9	1 8 9 0	1 8 9 1	1 8 9 2	1 8 9 3	1 8 9 4	1 8 9 5	1 8 9 6	1 8 9 7	1 8 9 8	1 8 9 9
1	<i>Achilles</i>										X			
2	<i>Acme</i>								X	X	X	X	X	X
3	<i>Ada</i>													X
4	<i>Ah Ti Lee</i>						X							
5	<i>Albion</i>											X	X	
6	<i>Alejandro</i>		X		X		X							
7	<i>Alice</i>	X	X	X										
8	<i>Alice D.</i>				X									
9	<i>Alitia Hunter</i>				X		X							
10	<i>Alta</i>									X	X	X	X	X
11	<i>Amethyst</i>							X						
12	<i>Amy</i>												X	X
13	<i>Anita</i>									X	X	X	X	X
14	<i>Anna Mathilde</i>				X	X	X	X	X	X				
15	<i>Ariel</i>							X						
16	<i>Benicia</i>				X									
17	<i>Berwick</i>						X	X						
18	<i>Callote</i>		X											
19	<i>Carlos Pacheco</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
20	<i>Caspar</i>				X	X								
21	<i>Celia</i>	X												
22	<i>Charles Murchison</i>								X					
23	<i>Chromo</i>					X	X	X	X	X	X			
24	<i>City of Topeka</i>	X	X											

25	<i>Cora</i>												X	X	X
26	<i>Crescent City</i>					X									
27	<i>Curaçao</i>													X	X
28	<i>Democrata</i>		X		X	X	X								X
29	<i>Don Nicolas</i>		X												
30	<i>Dorinda</i>	X			X										
31	<i>Dot</i>											X	X		
32	<i>Eleanor</i>									X					
33	<i>Ellen</i>		X	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X
34	<i>Emily</i>			X											
35	<i>Emma</i>	X	X	X	X	X	X								
36	<i>Emma Luisa</i>												X		
37	<i>Estrella</i>												X		
38	<i>Espiritu Santo</i>							X							
39	<i>Ethel</i>	X	X		X										
40	<i>Euphemia</i>				X										
41	<i>Excelsior</i>							X	X	X	X	X			
42	<i>Falcon</i>									X					
43	<i>Fann</i>							X							
44	<i>Farallon</i>				X		X	X							
45	<i>Francine</i>												X		X
46	<i>Freia</i>												X	X	X
47	<i>Free Trade</i>							X							
48	<i>Fly</i>													X	X
49	<i>Fullwell</i>					X									
50	<i>Gem</i>		X												
51	<i>General MacPherson</i>									X	X	X			
52	<i>Gen. Thonagel</i>		X												
53	<i>Grace</i>												X		
54	<i>Guatemala</i>	X													
55	<i>H.C. Wahlberg</i>							X	X	X	X	X	X		
56	<i>Halcyon</i>												X		
57	<i>Helen</i>				X										
58	<i>Helena</i>												X	X	
59	<i>Hirondelle</i>									X					
60	<i>Honduras</i>	X													
61	<i>Hong Kong</i>							X	X	X	X	X	X	X	X
62	<i>Ida</i>			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
63	<i>Impossible</i>												X	X	
64	<i>J.M. Leeds</i>	X													
65	<i>Jessie</i>													X	
66	<i>Jessie D.</i>				X	X	X	X	X	X					
67	<i>John Hancock</i>			X											
68	<i>Josefina</i>									X					
69	<i>Josephine</i>						X	X	X	X	X	X	X	X	

70	<i>Juanita</i>						X							
71	<i>Karluk</i>				X	X								
72	<i>Kate and Anna</i>												X	
73	<i>Kussiloff</i>						X							
74	<i>La Paloma</i>	X	X											
75	<i>Lizzie Belle</i>										X			
76	<i>Lou</i>		X				X	X	X	X	X	X	X	X
77	<i>Louise</i>							X						
78	<i>Lucy B.</i>	X												
79	<i>Lura</i>										X	X		
80	<i>Lury</i>							X						
81	<i>Manuel Dublan</i>		X	X	X	X	X	X						
82	<i>Mary Bidwell</i>								X					
83	<i>Mary E. Russ</i>	X												
84	<i>Mary Swann</i>		X											
85	<i>May</i>												X	
86	<i>Meran</i>						X							
87	<i>Mexico</i>				X	X								
88	<i>Minna</i>									X	X	X		
89	<i>Minnehaha</i>										X			
90	<i>Minnie</i>									X				
91	<i>Monadnock</i>												X	
92	<i>Monserrat</i>	X	X			X								
93	<i>Nautilus</i>												X	
94	<i>Nettie Sanborn</i>				X									
95	<i>Neptune</i>							X						
96	<i>Newbern</i>	X	X	X	X	X	X	X						
97	<i>Nicaragua</i>	X												
98	<i>Norway</i>								X					
99	<i>Noyo</i>					X	X							
100	<i>Oaxaca</i>								X	X				
101	<i>Orizaba</i>										X	X	X	
102	<i>Peking</i>				X	X	X	X	X	X	X			
103	<i>Point Loma</i>										X	X		
104	<i>Puritan</i>		X											
105	<i>Queen of the Bay</i>			X	X	X	X	X						
106	<i>Rambler</i>													X
107	<i>Ramona</i>										X			
108	<i>Ranger</i>		X	X										
109	<i>Relief</i>	X												
110	<i>Rival</i>				X									
111	<i>Rose Sparks</i>						X							
112	<i>Ruby</i>					X	X							
113	<i>Sailor Boy</i>									X	X			
114	<i>San Diego</i>				X			X			X			

115	<i>San Mateo</i>									X				
116	<i>Santa Barbara</i>						X						X	X
117	<i>Santo Cristo</i>							X						
118	<i>Scottish Knight</i>	X												
119	<i>Sirius</i>						X							
120	<i>South Coast</i>					X								
121	<i>St. Denis</i>											X	X	X
122	<i>St. Paul</i>								X					
123	<i>Stella Erland</i>													X
124	<i>Swansea</i>								X					
125	<i>Temerario</i>												X	
126	<i>Theresa</i>									X				
127	<i>Thetis</i>									X	X			
128	<i>Thomas S. Negus</i>												X	X
129	<i>Tillamook</i>				X	X	X	X						
130	<i>Trera</i>												X	
131	<i>Tropic Bird</i>	X	X											
132	<i>Twilight</i>						X							
133	<i>Volante</i>						X			X				
134	<i>Westport</i>				X	X								
135	<i>Willamette Valley</i>									X	X			
136	<i>Whitelaw</i>	X	X											

Fuente: Elaboración propia con datos de la prensa del sur de California, así como acervos del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, San Diego State University, University of California, San Diego y Berkeley, San Diego Public Library y National Archives en Riverside, California.

Tabla 10. Relación de embarcaciones que navegaron en la ruta marítima de San Diego y Ensenada entre 1900 y 1914.

Relación de embarcaciones que navegaron en la ruta marítima de San Diego y Ensenada 1900-1914																
		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4
1	<i>Acme</i>		X													
2	<i>Admiral</i>													X		
3	<i>Albacore</i>		X	X	X											
4	<i>Albina</i>							X								
5	<i>Alert</i>				X											
6	<i>Alexander Agassiz</i>									X						
7	<i>Algerine</i>															X
8	<i>Alice</i>											X				
9	<i>Aloha</i>									X						
10	<i>Alsen</i>												X			
11	<i>Alta</i>	X														
12	<i>Amy</i>	X		X												
13	<i>Annapolis</i>															X
14	<i>Anela</i>															X
15	<i>Anemone</i>									X						
16	<i>Anita</i>	X														
17	<i>Atlantic</i>															X
18	<i>Arizonan</i>															X
19	<i>Aurora</i>															X
20	<i>Baltic</i>											X	X			
21	<i>Bernardo Reyes</i>								X	X	X	X	X	X	X	X
22	<i>Bessie K.</i>		X													
23	<i>Benito Juarez</i>									X	X	X				
24	<i>Blakeley</i>									X						
25	<i>Bolinas</i>								X	X		X	X	X	X	X
26	<i>Bonita</i>											X				
27	<i>Burnberg</i>															X
28	<i>Carlos Pacheco</i>	X														
29	<i>Catinat</i>								X							
30	<i>Chattanooga</i>															X
31	<i>Cheyenne</i>															X
32	<i>Chico</i>		X													
33	<i>Chow Lee</i>		X													
34	<i>Christoper Columbus</i>														X	
35	<i>City of Long Beach</i>									X						
36	<i>Climate</i>							X								

37	<i>Cleveland</i>													X		
38	<i>Columbian</i>												X			
39	<i>Comet</i>														X	
40	<i>Cora</i>	X														
41	<i>Corona</i>		X													
42	<i>Corinthian</i>				X	X										
43	<i>Comfort</i>								X	X		X				
44	<i>Crush</i>														X	
45	<i>Curaçao</i>	X	X	X	X	X		X	X	X	X					
46	<i>Democrata</i>	X				X						X				
47	<i>Demoro</i>					X										
48	<i>Dolphin</i>	X														X
49	<i>Edith</i>	X	X	X	X											
50	<i>El Pipila</i>													X		
51	<i>Ella</i>													X		
52	<i>Ellen</i>	X	X	X	X	X	X									
53	<i>Emma</i>									X				X		
54	<i>Eureka</i>		X		X							X	X			
55	<i>Excelsior</i>										X	X	X			
56	<i>Fann</i>			X												
57	<i>Flyer</i>													X	X	X
58	<i>Fortuna</i>							X				X	X			
59	<i>Francine</i>	X														
60	<i>Freia</i>	X	X	X												
61	<i>Gardiner City</i>				X											
62	<i>Gerald C.</i>	X	X	X	X				X							
63	<i>Gliad</i>													X	X	
64	<i>Golden West</i>											X	X	X	X	X
65	<i>Guerrero</i>											X	X			
66	<i>Guide</i>								X	X						
67	<i>Harry Doodle</i>														X	
68	<i>Helen</i>								X							
69	<i>Hercules</i>								X							
70	<i>Homer</i>															X
71	<i>Hong Kong</i>	X	X													
72	<i>Ida A.</i>														X	
73	<i>Ignacio Mariscal</i>	X														
74	<i>Iola</i>															X
75	<i>Iris</i>															X
76	<i>Isthmian</i>									X						X
77	<i>J.C. Elliot</i>	X													X	X
78	<i>Jennie Thelin</i>									X	X	X				
79	<i>Jessica Helen</i>											X				
80	<i>Jessie Freemont</i>											X				X
81	<i>John A.</i>							X	X							

82	<i>Josephine</i>			X													
83	<i>Juanita</i>	X		X				X									
84	<i>Kate</i>					X											
85	<i>Katherine J.</i>												X				
86	<i>Kea</i>							X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
87	<i>Lady Maude</i>								X	X	X						
88	<i>La Mascot</i>		X														
89	<i>Larleie</i>																X
90	<i>Letitia</i>			X	X												
91	<i>L'Etruria</i>																X
92	<i>Lottie Carson</i>	X															
93	<i>Lou</i>	X	X	X	X	X	X	X									
94	<i>Magallen</i>																X
95	<i>Manuel Herrerias</i>										X	X					X
96	<i>Marie</i>																X
97	<i>Mary Dodge</i>																X
98	<i>Mary Sachs</i>				X												
99	<i>May</i>	X				X	X										
100	<i>Mazatlan</i>																X
101	<i>McKinley</i>						X	X	X	X	X			X	X	X	
102	<i>Memphis</i>		X														
103	<i>Monterey</i>																X
104	<i>Morning Star</i>													X			
105	<i>Nellie</i>				X			X									
106	<i>Nebraskan</i>												X				
107	<i>Neptune</i>			X	X												
108	<i>New President</i>														X	X	
109	<i>New San Diego</i>																X
110	<i>None Such</i>												X	X	X		
111	<i>Nora</i>				X				X								
112	<i>Oaxaca</i>				X												
113	<i>Orient</i>											X	X				
114	<i>Panama</i>												X	X	X	X	
115	<i>Pauline</i>											X					
116	<i>Paxmosd?</i>												X				X
117	<i>Perry</i>																X
118	<i>Queen</i>								X								
119	<i>Ramona</i>											X	X				
120	<i>Ramona D.</i>						X	X									
121	<i>Ramses</i>		X														
122	<i>Red Wing</i>																X
123	<i>Restless</i>			X	X												
124	<i>Roanoke</i>											X					
125	<i>Rosa</i>											X	X				
126	<i>Rosalina</i>											X	X	X	X	X	

127	<i>Rover</i>							X									
128	<i>Saeta</i>															X	
129	<i>San Diego</i>							X			X	X	X	X	X		
130	<i>Santa Barbara</i>	X		X	X		X		X				X	X	X	X	X
131	<i>Santa Rosa</i>						X										
132	<i>Seraphis</i>		X														
133	<i>Sestrosis</i>		X														
134	<i>Shearwater</i>				X	X						X	X			X	X
135	<i>Sirena</i>															X	
136	<i>Siwash</i>															X	
137	<i>Starlight</i>													X			
138	<i>St. Denis</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X						
139	<i>Tampico</i>								X					X			
140	<i>Teddy</i>													X			
141	<i>Teresa</i>									X							
142	<i>The Grand</i>																X
143	<i>Tourist</i>									X							
144	<i>Truxtun</i>																
145	<i>Utowano</i>															X	
146	<i>Victoria</i>							X	X				X	X	X	X	X
147	<i>Virginia</i>											X		X	X		
148	<i>Vivian</i>													X			
149	<i>Volante</i>	X	X														
150	<i>Wasp</i>															X	
151	<i>White Wings</i>															X	
152	<i>Xora</i>			X	X	X				X							
153	<i>Yale</i>																X
154	<i>Yankee Boy</i>												X		X		
155	<i>Yankee Girl</i>												X				
156	<i>Yorktown</i>												X				X

Fuente: Elaboración propia con datos de la prensa del sur de California, así como acervos del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, San Diego State University, University of California, San Diego y Berkeley, San Diego Public Library y National Archives en Riverside, California.

Las embarcaciones que registramos hicieron sus recorridos uno o varios años en las costas del Pacífico bajacaliforniano con distintos propósitos. De los 292 identificados entre 1887 y 1914, mostramos (en la tabla 11) los navíos que tuvieron una longevidad laboral mayor de seis años.

Tabla 11. Longevidad laboral de los navíos en el espacio marítimo bajacaliforniano entre 1887 y 1914.

Nombre del navío	Años de servicio	Periodos
<i>Acme</i>	7	1894-1899, 1901
<i>Alta</i>	6	1895-1900
<i>Anita</i>	6	1895-1900
<i>Anna Mathilde</i>	6	1890-1895
<i>Bernardo Reyes</i>	8	1907-1914
<i>Bolinas</i>	7	1907-1908, 1910-1914
<i>Carlos Pacheco</i>	14	1887-1900
<i>Chromo</i>	7	1891-1896
<i>Curaçao</i>	11	1898-1904, 1906-1909
<i>Demócrata</i>	8	1888, 1890-1892, 1899-1900, 1904, 1911
<i>Ellen</i>	15	1888-1890, 1893-1904
<i>Emma</i>	6	1887-1892
<i>Excelsior</i>	8	1892-1896, 1910-1912
<i>Freia</i>	6	1897-1902
<i>H.C. Wahlberg</i>	6	1892-1897
<i>Hong Kong</i>	9	1893-1901
<i>Ida</i>	9	1889-1897
<i>Jessie D</i>	6	1890-1895
<i>Josephine</i>	8	1892-1898, 1902
<i>Kea</i>	7	1908-1914
<i>Lou</i>	15	1888, 1892-1905
<i>Manuel Dublán</i>	6	1888-1893
<i>McKinley</i>	8	1892-1898, 1902
<i>Newbern</i>	7	1887-1893
<i>Peking</i>	7	1890-1896
<i>San Diego</i>	6	1906, 1909-1913
<i>Santa Bárbara</i>	11	1898-1900, 1902-1903, 1905, 1907, 1911-1914
<i>Shearwater</i>	6	1903-1904, 1910-1911, 1913-1914
<i>St. Denis</i>	13	1898-1910
<i>Victoria</i>	7	1898, 1906-1907, 1911-1914

Fuente: Elaboración propia con datos de la prensa del sur de California, así como acervos del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, San Diego State University, University of California, San Diego y Berkeley, San Diego Public Library y National Archives en Riverside, California.

Como se puede observar de la anterior tabla, fueron 30 embarcaciones, de las 292 identificadas, que tuvieron una longevidad laboral mayor de los seis años en el recorrido entre California y el espacio marítimo bajacaliforniano. En un periodo de 27 años (1887-1914) diez navíos se movieron seis años entre California y Baja California, siete navíos lo hicieron por siete

años, cinco navíos por ocho años y dos navíos por nueve años. Sólo fueron seis navíos los cuales estuvieron laborando por más de diez años en la zona (marcados en negritas y fondo gris en la tabla 11).

Lo que tenemos que tomar en consideración es que por averías y descomposturas, muchas de las embarcaciones que hacían el recorrido entre California y Baja California, suspendían sus servicios temporal o definitivamente. Los naufragios eran frecuentes. Diferentes tripulaciones llegaban a reportar navíos hundiéndose o a la deriva en tormentas; desafortunadamente, en numerosas ocasiones no se supo ni siquiera qué nave se había perdido en altamar. Otras veces, las mismas tripulaciones narraban cómo habían atravesado algún mal temporal en la búsqueda de guano, nutrias, focas o tratando de llevar provisiones y suministros a los trabajadores en las islas y a los diferentes poblados costeros de Baja California.

Un factor que se debe tomar en consideración es la distancia que tenían que recorrer los navíos que salían del sur de California con rumbo al espacio marítimo bajacaliforniano. Por ejemplo, para navegar de San Diego hasta las islas bajacalifornianas ricas en guano, San Martín y Elide, había que recorrer 310 y 560 kilómetros respectivamente para llegar a ellas. Las travesías de estas embarcaciones podían durar de dos a tres semanas en ir y venir desde su punto de partida; se hizo más largo el tiempo de este recorrido cuando los navíos guaneros salían de Santa Bárbara o San Pedro, California, al norte de San Diego.

Para la tripulación de estos navíos, que podía estar conformada de tres a siete personas en las embarcaciones de menor tamaño,²⁸⁶ resultaba todo un reto navegar en el Pacífico ya que se

²⁸⁶ Ejemplo de una tripulación de tres miembros lo encontramos en la siguiente nota publicada en la prensa de California: El jueves hizo tres semanas que la goleta *Lou* salió de San Diego para un viaje en la costa bajacaliforniana, con el objeto de cargar guano, en cuyo negocio ya hace un tiempo que se emplea. La tripulación de la goleta se componía del capitán Smith y dos muchachos. La goleta se dirigió a un lugar de la costa mexicana llamado Piedra Blanca, o *Whiterock*, en donde existe gran cantidad de guano. *San Diego Union*, 3 de diciembre de 1892.

enfrentaban a temporales, corrientes de marea, huracanes, remolinos, neblinas espesas, chubascos y vientos persistentes que provocaban picada en el mar, formando grandes olas, lluvias y fuertes corrientes de aire que muchas veces los desviaban de su curso y además de provocar descomposturas y naufragios, en los cuales podían varar, perder la vida o quedar al garete hasta ser rescatados por otra embarcación que navegara por esas aguas.

Tal fue el caso de dos navíos que naufragaron en la década de 1890. El primero fue la goleta *Anna Mathilde*, que naufragó en la isla Elide en febrero de 1895. La tripulación, que había ido a esta isla en busca de guano para transportarlo hacia San Diego, quedó varada en ella hasta que otra embarcación con el mismo destino, la *Lou*, unos días después, los rescató. La tripulación de la *Anna Mathilde* estuvo conformada por cinco miembros: el Capitán Peter Gunn, su hermano y tres marineros.²⁸⁷

El otro navío que naufragó en esta labor fue el pailebote *H.C. Wahlberg*, perteneciente a la flota guanera californiana. Esta embarcación hizo pedazos su casco al sur de la isla Elide, frente a la costa del desembarcadero de Santo Domingo, entre el 10 y 17 de diciembre de 1897.²⁸⁸ En la tabla 12 exponemos el caso de algunos otros navíos, que junto el *Anna Mathilde* y el *H.C. Wahlberg* naufragaron en el espacio marítimo bajacaliforniano.

²⁸⁷ *Los Angeles Herald*, vol. 43, no. 142, 2 de marzo de 1895. Véase Aviso de Pedro Victoria, administrador de la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, de la llegada de la tripulación de la goleta estadounidense *Anna Mathilde* que naufragó en las costas de dicho territorio, en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 28.11.

²⁸⁸ Naufragio del pailebote estadounidense H. C. Wahlberg, perteneciente a la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización, frente a la costa de Santo Domingo, Baja California. Gestiones para que se devuelva a dicha compañía el pago de derechos por la exportación de guano que ese buque iba a recoger y para que se le entregue los restos del barco que se rescataron, en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 23.20.

Tabla 12. Naufragios de embarcaciones salidas de San Diego, California, en el espacio marítimo bajacaliforniano.

Nombre	<i>Anna Mathilde</i>	<i>Sailor Boy</i>	<i>Peking</i>	<i>Ida</i>	<i>H.C. Wahlberg</i>
Fecha del naufragio	13 de febrero de 1895	23 de noviembre de 1896	25 de noviembre de 1896	1 de mayo de 1897	16 de diciembre de 1897
Tonelaje	32 toneladas	10 toneladas	18 toneladas	10 toneladas	27 toneladas
Edad	33 años	2 años	12 años	12 años	5 años
Puerto donde se registró	San Diego	San Diego	San Diego	San Diego	San Diego
Número oficial	1181	126804	150693	100376	96179
Nombre del dueño	Jessie A. Doddridge	Charles Peterson	V. Bruschi.	W.N. Dodderidas	Mrs. Analul W. Anthony
Puerto de donde salió	San Diego	San Diego	San Diego	San Diego	Ensenada
A donde se dirigía	A Red Rock, México	A Chromo Rock, México	A Red Rock, México	A Red Rock, México	Bahía Magdalena, México
Número de tripulantes	6	2	3	3	4
Valor de la embarcación	\$1,200	\$325	\$300	\$300	\$1,500
Valor de su cargamento	\$450.00	\$50.00	ND	ND	ND
Naturaleza del cargamento	Guano	Guano	ND	ND	ND
Peso del cargamento	30 toneladas	4 toneladas	ND	ND	ND
Daño a la embarcación	Pérdida total	Pérdida total	Pérdida total	Pérdida total	Pérdida total
Lugar donde naufragó	isla Elide	isla Elide	Bahía de Ensenada	isla de Cedros	Santo Domingo
Causa	Ventarrón y marejada alta	Ventarrón, marejada alta, pérdida del ancla	Ventarrón y marejada alta	Repentina tempestad	Marejada alta, pérdida del ancla

Fuente: Elaboración propia con datos encontrados en el acervo documental del National Archives, en Riverside, California.

Los peligros para los navíos iban desde la densa niebla, que hacía imposible llegar a su destino, hasta grandes ventiscas que destrozaban las velas y los mástiles. Al quedar a la deriva tenían que arrojar parte de su cargamento para aligerar el peso y evitar hundirse aunque no

siempre fue beneficioso. Según las fuentes consultadas, las pérdidas de algunas de estas embarcaciones fueron totales y los tripulantes fueron recogidos y llevados a tierra firme, usualmente a Ensenada, antes de ser puestos en el *Carlos Pacheco* o el *St. Denis* rumbo a San Diego. Y aun ante estos peligros, numerosos navíos siguieron circulando entre el sur de California y el espacio marítimo bajacaliforniano.

Otro factor de riesgo que se debe de tomar en consideración al estudiar las travesías de los marineros a bordo de los navíos que recorrieron el espacio marítimo bajacaliforniano, es la relación social, laboral y de compañerismo que no siempre fue recíproca entre los tripulantes de las embarcaciones en nuestra región. Un ejemplo de este tipo lo encontramos en un incidente que ocurrió a bordo de la goleta *Lou* en diciembre de 1892.

El capitán de la goleta había zarpado desde San Diego hasta *Whiterock* en Baja California, con dos jóvenes de 16 años cada uno, con la finalidad de saquear guano y otros recursos naturales, pero cerca de las islas Coronado discutieron y uno de los jóvenes le expresó al capitán que deseaba regresar a casa. El capitán del *Lou* se negó y para retenerlos al parecer dejó ir la pequeña lancha que llevaban con ellos para que no pudieran huir. Esta acción provocó en un altercado entre los jóvenes y el capitán y tuvo como resultado que uno de ellos fuera arrojado al mar donde el capitán le disparó.²⁸⁹

Este tipo de situaciones nos dan una idea de lo difícil que era incursionar en la explotación de recursos naturales en el espacio marítimo bajacaliforniano, ya que por la distancia entre éste y el sur de California, se requería la contratación de marineros con más experiencia en labores en altamar y que entre ellos hubiera lazos de confianza y compañerismo para que no se presentaran incidentes como los sucedidos en el navío *Lou*.

²⁸⁹ *San Diego Union*, 3 de diciembre de 1892.

Los lazos que mencionamos eran muy importantes ya que debía haber confianza entre los miembros de la tripulación, el capitán de la nave y el contratista de ella, para ser respaldados o remunerados cuando sufrieran un accidente o incidente en la recolección y explotación de distintos recursos naturales en el espacio marítimo bajacaliforniano. Por ende, no siempre resultó placentero y lucrativo embarcarse en un navío de menor capacidad y tripulación, debido a que las personas siempre suelen discutir y discernir entre ellos y más estando en espacios confinados de madera y acero navegando en altamar, en comparación a un navío de mayor tamaño y con una ruta de navegación establecida.

Para conocer la trayectoria de una embarcación longeva y exitosa en la región, presentamos, en el siguiente apartado, el caso del vapor *St. Denis*, que sirve como ejemplo para comprender cómo eran adquiridos muchos de los navíos utilizados en la zona, las personas que los manejaron, sus características técnicas, su capacidad de cargamento, pasaje e itinerario. De esta forma entenderemos cómo fueron realizados los recorridos de muchas de estas embarcaciones y las labores que hacían en el espacio marítimo bajacaliforniano.

3.2. EL VAPOR *ST. DENIS* (1898-1910)

El *St. Denis* fue uno de los vapores que realizó más travesías entre California y Baja California en los años comprendidos entre 1898 y 1910. El vapor funcionó como un barco de cargamento y pasajeros entre San Diego, California, y el espacio marítimo bajacaliforniano, principalmente la isla de Cedros, San Quintín y Ensenada. Fue construido en 1895 por J.L. Thompson & Sons, Ltd., en Sunderland, Inglaterra, y estaba pintado de un color negro con una

estructura superior blanca. Fue un vapor de acero de 516 toneladas de registro²⁹⁰ con capacidad, además de la carga, para alojar 52 pasajeros en primera clase.²⁹¹

La embarcación fue adquirida por la Lower California Development Company y llegó a Ensenada, procedente de Inglaterra, el 28 de enero de 1898. Se anunció que tendría como base el puerto de Ensenada, Baja California; haría viajes mensuales hasta el Puerto de San Benito, en Chiapas y cargaría mercancía y carbón en el territorio bajacaliforniano. El navío fue modificado para alojar un número mayor de mercancías y pasajeros, sustituyendo al *Carlos Pacheco* el 1º de junio de 1898.²⁹²

A su llegada a la región, el *St. Denis* fue rebautizado por la Lower California Development Company con el nombre *General Mena*, en honor al secretario de Comunicaciones en funciones en 1897,²⁹³ y para entablar una buena relación con el gobierno mexicano pero, no se llegó a ningún acuerdo sobre este cambio y el navío siguió utilizando su nombre original. Su primer capitán fue Milton Thwing, quien había sido el primer oficial del vapor *Carlos Pacheco* y en sus primeros tres años el *St. Denis* fue dirigido por cuatro distintos capitanes.²⁹⁴

Entre los recorridos frecuentes del *St. Denis* destacaron viajes desde la isla de Cedros hasta National City, California, para transportar mineral para su fundición, así como pasajeros y suministros desde San Diego y Ensenada hasta la isla.²⁹⁵ También la embarcación movió oro, cobre y guano, por ejemplo el 13 de abril de 1899 trasladó varios lingotes de oro con valor de

²⁹⁰ A estas toneladas se les denominaba también Toneladas Moorson.

²⁹¹ James, "The Cedros", 1986. p. 66.

²⁹² San Diego History Center Library and Archives (en adelante SDHCLA). Fondos: México II, Baja California I y II, Ensenada.

²⁹³ El nombre completo del General fue Francisco Z. Mena.

²⁹⁴ El 2 de abril de 1899 se informó que el capitán Daniels, del vapor *Noyo*, se convirtió en primer oficial del *St. Denis*, que para esta fecha ya estaba bajo el mando del capitán J. R. Turner, pero a las pocas semanas éste pasó a dirigir el vapor *Carlos Pacheco* y en su lugar quedó el capitán Colburn. Para 1900 Turner volvió a figurar como capitán del *St. Denis* y navegó como tal en diversos viajes posteriores. Aún no hemos encontrado por qué se realizaron estos cambios en la embarcación y que sucedió con el capitán Thwing, pero podemos inferir que se debieron a la constante reorganización de la tripulación del *St. Denis* llevada a cabo por la *Lower California Development Company*. SDHCLA, fondos Baja California I y II, Ensenada.

²⁹⁵ Vernon, *Maritime*, 2010, p. 200.

1,250 dólares. Otro caso se dio el 9 de julio de 1900, cuando el vapor arribó al puerto de San Diego, después de hacer su recorrido por los puertos de Ensenada, San Quintín e isla de Cedros, con 70 toneladas de cobre consignadas a Simón Levi desde las minas de Calmallí; además, llevó a bordo tres lingotes de oro con valor de 3,000 dólares.²⁹⁶

Otro ejemplo de este tráfico comercial ocurrió entre el 25 y el 28 de marzo de 1901, cuando se reportó que el *St. Denis* llegó a San Diego, desde Baja California, con 3 lingotes de oro valuados en 5,731.86 dólares, además, 527 sacos de concentrados de oro y 148 sacos de mineral de cobre. Además, entre el 10 y 14 de diciembre del mismo año, el vapor arribó al puerto de San Diego con casi mil sacos de guano (probablemente de la isla Elide en la costa del Pacífico en Baja California) con destino a la Union Fertilizer Company de Los Ángeles.²⁹⁷

En su función como vehículo de transporte costero de pasajeros, el vapor tenía una capacidad para transportar a 52 viajeros que, al parecer, no se cubría del todo. Las fuentes consultadas relatan el traslado de grupos pequeños de personas, doce, ocho o inclusive, dos. Una excepción se dio a mediados de julio de 1902 cuando el *St. Denis* llegó a San Diego, de un viaje largo de San Quintín y de la isla de Cedros con un total de 39 pasajeros y un cargamento de mercancías.²⁹⁸ El lugar de arribo en San Diego fue Point Loma y los pasajeros solían alojarse con amigos, parientes o en hoteles. Uno de estos, hotel Brewster, se convirtió en el lugar favorito de los ensenadenses para hospedarse.²⁹⁹

Asimismo, el *St. Denis* fue utilizado para dar paseos en la región, con tintes turísticos, cobrando cinco dólares por persona por viaje redondo, como el viaje del 22 de agosto de 1899,

²⁹⁶ SDHCLA, fondos Baja California I y II, Ensenada.

²⁹⁷ SDHCLA, fondos Baja California I y II, Ensenada.

²⁹⁸ AHEBC. Movimiento de pasajeros habido por el vapor *St. Denis* y los demás que tocan este puerto, Fondo. Distrito Norte, caja 25, exp. 8.

²⁹⁹ María Eugenia Bonifaz de Novelo, "Ensenada: Its Background, Founding and Early Development", en *The Journal of San Diego History*, vol. 30, no.1, invierno 1984.

cuando la Lower California Development Company anunció que daría oportunidad de conocer la entrada a la bahía de San Diego, su costa y la entrada a Ensenada, Baja California. La embarcación zarpó el 27 de agosto a las siete de la mañana y llegó a Ensenada a las catorce horas del mismo día. De regreso, salió de Ensenada el día 28 de agosto a las diez de la mañana y arribó a San Diego a las quince horas de ese día.³⁰⁰

El *St. Denis* también se podía fletar completo por 240 dólares por viaje para transportar mercancías entre Ensenada, isla de Cedros y San Diego. El paquete de traslado ofrecía trasladar diez toneladas de mercancías y dos pasajeros. Para volver a San Diego, cobraba tres dólares por tonelada de mercancía embarcada.³⁰¹

Los días que no prestaba sus servicios a particulares podía ser abordado por potenciales viajeros seis días al mes en los puertos de San Diego o Ensenada, o dos días de cada mes en San Quintín. Como ejemplo de lo anterior, presentamos en la tabla 13, el modelo del itinerario que llegó a cumplir el *St. Denis* entre el espacio marítimo bajacaliforniano y el sur de California a principios del siglo XX.

³⁰⁰ SDHCLA, fondo Ensenada.

³⁰¹ Vernon, *Maritime*, 2010, p. 223

Tabla 13. Itinerario del vapor *St. Denis* en los meses de octubre, noviembre y diciembre de 1905.

Itinerario del vapor <i>St. Denis</i> en los meses de Octubre, Noviembre y Diciembre de 1905		
Para el Sur		
Sale de San Diego A las 8pm De los días	Llega a Ensenada A las 7am De los días	Llega a San Quintín En la marea Alta de los días
2	3	
5	6	
8	9	10
16	17	
19	20	21
27	28	
Para el Norte		
Sale de San Quintín En la marea alta De los días	Sale de Ensenada A las 8pm De los días	Llega a San Diego A las 7am de los días
	3	4
	6	7
10	14	15
	17	18
24	25	26
	28	29

Fuente: Itinerarios de vapores de la Compañía del Desarrollo de Baja California, en AD-IIH-UABC colección AGN, serie Gobernación, 37.24.

Los itinerarios de las embarcaciones en la zona fueron publicados con regularidad en la prensa de Baja California y California con la finalidad de poner en conocimiento de los lectores, y potenciales viajeros, los días que los navíos arribaban o salían de los puertos en la región. Al ser los medios de transporte más rápidos, cómodos y seguros para moverse en el espacio marítimo bajacaliforniano resultaba práctico conocer los itinerarios de las embarcaciones que transportaban a pasajeros, como fueron el *St. Denis*, el *Carlos Pacheco*, *Victoria* y *Manuel Dublán*, por mencionar algunos de ellos.

Asimismo, para tener una idea del número de pasajeros y de sus nacionalidades respectivas, trasladados entre San Diego y Ensenada por el vapor *St. Denis*, resumimos la información de enero de 1909 en la tabla 14.

Tabla 14. Movimiento de pasajeros a bordo del vapor *St. Denis* en enero de 1909.

Fecha	Pasajeros mexicanos	Pasajeros estadounidenses	Pasajeros ingleses	Pasajeros suecos	Total
2 de enero de 1909	8	15	2	ND	25
11 de enero de 1909	11	12	ND	1	24
21 de enero de 1909	12	25	ND	ND	37

Fuente: Elaboración propia con datos del Archivo Histórico del Estado de Baja California (en adelante AHEBC) fondo: Distrito Norte, caja 25, exp. 8.

En resumen, el vapor *St. Denis*, fue uno de los principales vehículos para trasladar minerales extraídos de territorio bajacaliforniano a Estados Unidos así como pasajeros de un país a otro. El *St. Denis* navegó principalmente entre San Diego, Ensenada, San Quintín, e isla de Cedros, pero su alcance geográfico fue mucho más amplio: el golfo de California, el suroeste de la costa del Pacífico mexicano, el puerto de San Pedro, en Los Ángeles, California, y el puerto de Vancouver, en Canadá.

En la región de estudio, caracterizada como espacio marítimo en esta investigación, el *St. Denis* dio servicio por 13 años, con un breve periodo de ausencia por reparación, durante el cual la goleta *Albacore* lo sustituyó por un periodo de cinco meses, pero siendo la goleta de menor tamaño, no pudo cubrir las labores del *St. Denis* eficazmente.³⁰² Al reincorporarse a sus funciones, el *St. Denis* siguió dando servicio de trasladado de cargamento y mercancías entre Baja California y California hasta que se perdió en altamar en 1910.

³⁰² *El Progresista*, 28 de junio de 1903.

3.3. LOS *JUNKS* CHINOS DE CALIFORNIA

Los juncos chinos, salidos del sur de California, fueron otro tipo de embarcaciones que navegaron en las costas bajacalifornianas. La gran oleada de migración china a California, a mediados del siglo XIX, contó entre sus inmigrantes a recolectores de abulón. Los *junks* o juncos que construyeron los migrantes en suelo estadounidense siguieron el estilo "Hung-hsien-t'o" o "Tongkang"³⁰³ común en las áreas de Hong Kong y Guangdong.

Eran embarcaciones largas y estrechas con una proa y popa lisa, de amplios arcos y popas ovaladas. Contaban con mamparos sólidos que dividían la nave en tres compartimientos y sus marcos estaban separados con piezas sin unir, que se sujetaban a las tablas del junco. Estas tablas fueron hechas con sequoia de California o *California Redwood*, de dos pulgadas, y el bordo remachado con clavos comunes. Solía aplicárseles una embarradura de arcilla conocida como *chunam* para evitar la oxidación y la descompostura de los clavos, así como costuras para evitar la filtración del agua.³⁰⁴

La rueda del timón y los mástiles fueron hechos de palo de hierro, conocido también como *lignum vitae* o palo santo. Los timones eran generalmente grandes y perforados en forma de rombo y el trinquete se colocaba normalmente a un tercio de la longitud de la nave desde la proa. El fondeo del junco era redondo, muy parecido al de un barril. Sus velas tenían líneas de bambú a través de ellas, utilizadas para soportar fuertes vientos. Al parecer la mayoría de los juncos de California se utilizaron sin pintar, simplemente fueron tratados con aceite y algunos de ellos se les pintaron ojos en el casco.³⁰⁵

³⁰³ Para más información de este estilo de embarcación asiática véase C.A. Gibson-Hill. "Tongkang and Lighter Matters", en *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, vol. 25, no. 1, Agosto de 1952.

³⁰⁴ Linda Bentz. "Redwood, Bamboo and Ironwood: Chinese Junks of San Diego", en *Mains 'l Haul*, vol.35, no. 2 y 3, verano 1999, p. 15-17.

³⁰⁵ *Ibíd.*

Para la década de 1880 había tres comerciantes acaudalados de origen chino, en San Diego, dedicados a la pesca y exportación de abulón. Uno de ellos fue Wo Sing, dueño del navío *Alta*. En poco tiempo la flota china, como se le llegó a conocer, pasó de contar en 1881 con cuatro juncos dedicados a la recolección de abulón, a 16 en 1887. Como San Diego y sus alrededores se habían convertido en la base de operaciones para construir y navegar juncos, se presentó un problema para las autoridades estadounidenses y mexicanas, ya que fueron clasificadas como extranjeras, aunque se construyeron en California.

Los juncos no quedaban registrados ante el gobierno estadounidense, sólo debían contar con un acta que indicara de dónde zarpaban, pero para poder reingresar al puerto de San Diego debían pagar a la aduana marítima 89 centavos por la tonelada de pesca que trajeran a bordo, así como 1.50 dólares por entrar a la bahía; además, debían desembolsar 67 centavos por un estudio y reconocimiento que se hacía al junco y 20 centavos más por obtener el certificado de autorización. Con todos estos impuestos, los operadores de los juncos usualmente evitaban entrar por San Diego y ser detectados por las autoridades del puerto. Otra opción era transferir su cargamento, carne y conchas de abulón, a lanchas más pequeñas que salían a recibirlos en altamar. La mayoría de los juncos salidos de San Diego recorrían el espacio marítimo bajacaliforniano para pescar.³⁰⁶

En la tabla 15 presentamos algunas características técnicas de los juncos que operaron en el espacio marítimo baja californiano.

³⁰⁶ *Ibid.*

Tabla 15. Juncos procedentes de San Diego que operaron en el norte de Baja California.

Nombre del junco	Número Oficial	Año de su construcción	Lugar donde se construyó	Puerto de matrícula	Tonelaje bruto	Tonelaje neto	Longitud	Número de mástiles	Año vendido
<i>Yangtze Kiang</i>	ND	1879	San Diego	ND	ND	ND	ND	ND	ND
<i>Sung Wo On</i>	106970	1884	Roseville	ND	8.59	8.17	40.8´	2	1892
<i>Acme</i>	106960	1884	Roseville	San Diego	9.76	9.27	45.0´	2	1892
<i>Peking</i>	150693	1884	San Diego	San Diego	18.93	17.98	51.5´	2	ND
<i>Sun Yun Lee</i>	96202	1884	Roseville	San Diego	14.61	13.88	52.0´	3	1892
<i>Chromo</i>	126804	1891	San Diego	San Diego	10.26	9.75	40.3´	2	1892
<i>World</i>	ND	1895	Roseville	San Diego	ND	ND	ND	ND	ND
<i>Hazel</i>	ND	ND	ND	San Diego	ND	ND	20.0´	2	ND

Fuente: Basado en los datos encontrados en Linda Bentz. "Redwood, Bamboo and Ironwood: Chinese junks of San Diego", en *Mains 'l Haul*, vol.35, no. 2 y 3, verano 1999, p. 17.

Como se puede apreciar en esta tabla, algunos de los juncos estaban identificados aunque no todos contaron con un número oficial de registro. La mayoría fueron vendidos eventualmente a anglosajones dedicados a la pesca.³⁰⁷ La razón fue que a finales de la década de 1880, las autoridades estadounidenses tomaron una postura más proteccionista hacia la fauna marina, e implementaron medidas restrictivas y discriminatorias hacia los pescadores de origen chino y sus navíos, al acusarlos de aplicar redes más finamente cerradas en las cuales quedaban atrapados todo tipo de peces y moluscos.

Esto afectó a los comerciantes chinos y optaron por deshacerse de sus embarcaciones; para 1893 solamente el *Hazel* siguió en la recolección de abulón hasta 1916. Los nuevos dueños de los juncos los modificaron y tuvieron mayor velocidad en comparación con otros navíos pequeños locales, así que los antiguos juncos chinos fueron usados para el contrabando de mercancías, la pesca clandestina y la recolección ilegal del guano de distintas islas bajacalifornianas.³⁰⁸

³⁰⁷ Una lista de comprobantes de venta que se mantuvo en la aduana de San Diego, reveló que Quong Sun Kee vendió el junco *Hong Kong* por 350 dólares en 1891; tres años después su nuevo dueño estadounidense recibió mil dólares por ella. Quong también vendió el *Peking* en 350 dólares. Wo Sing vendió el *Sing Wo On* en cien dólares en 1892. *Mains 'l Haul*, vol. VI, no. 3, marzo 1973, p. 6.

³⁰⁸ Bentz, "Redwood" *Mains 'l Haul*, 1999, p. 18.

En resumen, en este capítulo se identificaron 292 embarcaciones que se movieron entre el sur de California y el espacio marítimo bajacaliforniano entre 1887 y 1914. Aunque podría parecer un número bajo en 27 años, tenemos que tomar en consideración que estos 292 navíos contabilizados son únicamente abordados por su presencia en la región y no por las veces que se movieron entre Baja California y California. Como expusimos en la tabla 6, en un periodo aproximado de seis años, diferentes navíos, de distintas clases, entraron y salieron 802 veces del puerto de Ensenada, por lo cual podemos suponer que en 27 años entraron al puerto más de 3,000 veces, distintas embarcaciones, propiciando así el comercio costero y flujo de pasajeros.

Asimismo, al exponer el caso de un navío que laboró por más de 10 años en la región (*St. Denis*), pudimos conocer cómo se realizó el traslado entre los puertos bajacalifornianos y los del sur de California, para tener un mejor entendimiento del tipo de labor que llegaron a realizar las embarcaciones en la región. Era indispensable conocer qué tipo de embarcaciones, y que movimientos de traslado eran realizados en el espacio marítimo abordado en este estudio, para tener una noción sobre el tráfico marítimo en la zona, así como su frecuencia. Este tipo de dato permite conocer el desarrollo del transporte costero entre el sur de California y el norte de Baja California, y entender por qué con el incremento del movimiento de navíos fue necesario que la aduana marítima, establecida en Ensenada, regularizará el movimiento de efectos y pasaje llegados al puerto, principalmente de California, para controlar lo que salía y entraba al espacio marítimo bajacaliforniano, problemática que abordaremos en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO IV

LA ADUANA MARÍTIMA: REGULACIÓN DEL TRÁFICO, CONTROL Y REGISTRO DE PASAJEROS

En este segundo capítulo abordamos la aduana marítima como la agencia reguladora del tráfico de mercancías, pasajeros y embarcaciones que llegaban por la vía marítima desde el sur de California al espacio marítimo bajacaliforniano. Asimismo, exponemos algunos casos que pudimos reconstruir a pesar de la escasez de fuentes documentales.

El capítulo se divide en tres apartados. El primero, titulado “La aduana marítima, agencia fiscal”, analizamos el papel que jugó aquella agencia pública desde su creación en la región de estudio, algunas características y funciones, el personal que laboró en ella y las secciones aduaneras dependientes de aquella. Asimismo, abordamos la problemática que generó la introducción de mercancías ilegales por la aduana marítima, algunos casos que refieren este fenómeno y cómo reaccionaron los funcionarios públicos frente a esta conducta. En el segundo apartado, “Circulación comercial por el océano Pacífico”, exponemos el movimiento de mercancías que entraron o salieron por la aduana marítima, el origen y destino de las mismas y algunos datos cuantitativos que sirvan de fuente para investigaciones ulteriores. Entre otros datos, se expone la frecuencia relativa del arribo de embarcaciones de distinta bandera al puerto de Ensenada, la recaudación fiscal originada por el movimiento de los navíos así como consideraciones analíticas que muestran la funcionalidad del espacio marítimo bajacaliforniano. En el tercer y último apartado, “Circulación de pasajeros”, se presenta información acerca del número de pasajeros que llegaron a Baja California a través de los puertos marítimos de estudio.

4.1. LA ADUANA MARÍTIMA, AGENCIA FISCAL

La propuesta de analizar la aduana marítima como agencia fiscal la basamos bajo argumentos de la teoría de las instituciones de Ayala Espino, donde se indica que las instituciones se crean para desarrollar y mantener activos los mercados,³⁰⁹ a través de distintas agencias. Para poder llevarlo a cabo, tuvimos que identificar cómo se estableció la aduana marítima y como funcionó a lo largo del tiempo, para obtener respuestas sobre su papel entorno a la entrada y salida de mercancías, así como de pasajeros.

Según Ayala, las instituciones son el conjunto de reglas que articulan y organizan las interacciones económicas, sociales y políticas entre uno o más individuos, es decir, las instituciones son las restricciones que los hombres erigen para moldear sus interacciones, estructurar los incentivos del intercambio humano, político, social y económico, las cuales sirven para reducir incertidumbres y proveer señales para organizar la vida diaria y servir como guías para la interacción humana.³¹⁰ Por su parte, Michael Jensen y William Meckling argumentan que la agencia sirve como instrumento para solucionar problemas y delegar autoridad, caracterizado por el establecimiento de un contrato donde una o más personas contratan a otra persona para que realice un determinado servicio en su nombre.³¹¹

Bajo este enfoque, podemos argumentar que las aduanas, ya sean terrestres o marítimas, sirven como agencias que expresan la soberanía de un Estado y por tanto, pueden instituirse de forma individual o mediante asociaciones de diferente tipo con el objetivo de tener fronteras

³⁰⁹ Ayala. “La teoría” , México, 1999, p. 56

³¹⁰ *Ibid.*, p.61-75.

³¹¹ Michael C. Jensen y William H. Meckling. “Theory of the Firm: Managerial Behavior, Agency Costs and Ownership Structure”, en *Journal of Financial Economics* 3, 1976, 308.

comerciales y aduanas comunes frente a otros países, favoreciendo así los intercambios de bienes y servicios entre las naciones.³¹²

Las principales funciones de una aduana son registrar las mercancías que pasan por ella, sean exportadas o importadas, llevar un control técnico y sanitario de las mercancías de tránsito, cobrar los derechos y aranceles correspondientes a los movimientos de mercancías, aportando ingresos fiscales al Estado y condicionar los flujos de mercancías mediante el establecimiento de controles sanitarios, técnicos y estándares.³¹³ Bajo estas características, la aduana marítima bajacaliforniana articuló y organizó las interacciones económicas, sociales y comerciales de los individuos y los grupos colectivos de la región, implementando un conjunto de reglas que moldearon las interacciones y estructuraron el intercambio humano.³¹⁴

La ubicación geográfica de Ensenada de Todos Santos la convirtió en un lugar predilecto para instalar una aduana marítima que permitiera al gobierno mexicano controlar y verificar la entrada y salida de mercancías, recursos y personal al territorio norte de la península de Baja California. En la década de 1880, la aduana empezó a funcionar de manera permanente como agencia reguladora del comercio mercantil en la zona al convertirse en el eje central del tráfico marítimo en la localidad.

A lo largo de esta investigación, utilizamos dos nombres para referirnos a la aduana: la Aduana Marítima de Todos Santos, como se le denominó en las últimas décadas del siglo XIX, y segundo, Aduana Marítima de Ensenada, llamada así a principios del siglo XX.³¹⁵ Bajo las dos

³¹² Palma, *Diccionario*, España, 2010, p.12.

³¹³ *Ibíd.*

³¹⁴ Ayala, “La teoría”, México, 1999, p.61-75.

³¹⁵ El lugar donde se encuentra la localidad y puerto de Ensenada, como hoy se le conoce, fue descubierta por el explorador y navegante español Juan Rodríguez Cabrillo el 17 de septiembre de 1542 quien la bautizó con el nombre de San Mateo. El 5 de noviembre de 1602 el explorador y navegante Sebastián Vizcaíno la rebautizó con el nombre de Ensenada de Todos Santos. No se le nombró bahía ya que una bahía suele estar rodeada por tierra a excepción de una pequeña apertura que permite la entrada del mar u océano. Suponemos que Vizcaíno nombró al lugar como Todos Santos, el cual estaba situado dentro de una Ensenada y no bahía ya que la diferencia entre ambos

denominaciones, ingresaron a las poblaciones bajacalifornianas, ubicadas en la costa del océano Pacífico, muchos de los artículos de primera necesidad provenientes de San Francisco, San Pedro y San Diego, California, en Estados Unidos. Asimismo, con la creación de estas agencias reguladoras del tráfico mercantil, el gobierno federal trató de contener el contrabando de efectos de distinta naturaleza que arribaron en embarcaciones al poblado de Ensenada y sus cercanías.

El aumento del tráfico marítimo en este espacio fue clave para que en 1882 se nombrara a Ensenada de Todos Santos como la capital del Partido Norte de Baja California. La aduana de Todos Santos quedó instalada permanentemente con el cambio de la cabecera política al puerto. Ésta se encargó de dar mejor seguimiento y controlar el tráfico de mercancías, administrar el pago por derecho portuario, recabar fondos fiscales a través del cobro de impuestos y multas, además de intentar detener el contrabando. La instalación de la aduana de Todos Santos se justificó con el argumento de que era más barato importar la mercancía venida de California por este punto, que introducirla vía terrestre por Tijuana,³¹⁶ donde la aduana cobraba los impuestos que iban hacia el sur de la península.

En la tabla 16 presentamos lo que el historiador Juan Manuel Romero Gil comparó como el valor de las exportaciones ingresadas, valoradas en moneda nacional, por las aduanas marítimas y fronteras entre 1877 y 1883 en el noroeste de México.

términos es que la ensenada es una entrada de agua circular o redondeada que no se encuentra casi totalmente protegida por tierra. Ponemos esto en evidencia ya que la documentación oficial que hemos encontrado de la aduana marítima llevó dos nombres, la de Todos Santos y la de Ensenada pensado que se estableció el primer nombre por la cartografía oficial de la zona encontrada en la ciudad de México. Además a finales del siglo XIX la localidad seguía llevando el nombre de Ensenada de Todos Santos, es decir, primero el nombre del accidente geográfico costero, muy similar al de Bahía Magdalena, y no fue sino hasta iniciado el siglo XX cuando el nombre de la localidad quedó establecido por el accidente geográfico a secas, es decir Ensenada, por orden de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte. Para más información sobre el cambio del nombre de la localidad véase Disposiciones de la Secretaría de Comunicaciones para que la correspondencia dirigida a la cabecera política del Distrito Norte de Baja California se ponga el nombre de Ensenada para evitar confusión con el poblado de Todos Santos, en el Distrito Sur, AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Gobernación, 33.21.

³¹⁶ Treviño, *Historia*, Ensenada, 2003, pp.111-112.

Tabla 16. Aduanas del Noroeste. Valor de sus exportaciones, quinquenio 1877-1882 y años fiscales 1881-1882 y 1882-1883.

Aduanas	Metales preciosos			Demás efectos		
	Quinquenio término medio 1877-1882	Año fiscal de 1881-1882	Años fiscal de 1882-1883	Quinquenio término medio 1877-1882	Año fiscal de 1881-1882	Años fiscal de 1882-1883
Mazatlán	3,942,993	4,345,582	4,520,774	192,152	135,146	119,121
La Paz	540,467	483,008	558,887	121,212	160,817	137,041
Guaymas	488,944	371,076	345,738	27,650	42,242	29,732
Altata	8,056	---	29,662	15,396	3,987	141,039
Nogales	1,153	5,768	95,105	---	---	48,106
Sasave	3,939	19,699	35,947	2,846	14,223	47,739
Bahía Magdalena	180	900	---	96,995	83,324	59,916
Todos Santos Ensenada	---	---	---	3,803	18,366	23,784
Tijuana	---	---	---	326	1,630	13,756
Cabo San Lucas	---	---	---	359	1,796	3,873
Quitovaquita	90	452	---	297	1,488	2,320
Altar	248	---	---	---	---	---
Total	4,986,070	5,226,485	5,586,113	461,036	463,029	624,427

Fuente: Tomado de Juan Manuel Romero Gil. *La Minería en el noroeste de México. Utopía y realidad, 1850-1910*. Universidad de Sonora, México, 2001, p. 103.

La aduana de Todos Santos se encuentra en octavo lugar en cuanto a exportaciones que pasaron por las aduanas marítimas y fronterizas del noroeste de México, sin tener un flujo contabilizado de exportaciones de metales preciosos.³¹⁷ Esto fue porque en el caso de Todos Santos, se exportó mineral en bruto, pastas de minerales y metales preciosos hasta finales de la década de 1880, aumentando en la siguiente década, por la explotación mineral en isla de Cedros.

³¹⁷ Las exportaciones comprendidas entre 1877-1883 son los metales preciosos (acuñados, en pasta y en piedra mineral), el principal producto para el exterior, con destino a los mercados de los Estados Unidos e Inglaterra. El 90% de lo que sale es producto mineral. Lo poco que va al mercado externo se compone de maderas tintóreas, fruta seca, sal, tabaco labrado, caña de azúcar y ganado vacuno. También algo de cobre y yeso en piedra, que en la estadística de la época se manejan como parte del resto de los efectos. Juan Manuel Romero Gil. *La Minería en el noroeste de México. Utopía y realidad, 1850-1910*. Universidad de Sonora, México, 2001, p. 102.

Hacia 1893, la aduana de Todos Santos intensificó sus labores al expandirse y quedar bajo su supervisión dos secciones aduaneras en la región: San Quintín y Bahía Magdalena.³¹⁸ La tabla 17 resume los oficios o cargos del personal que laboró en la aduana marítima y secciones aduaneras, así como su compensación anual en pesos de la época.

Tabla 17. Cargos y salarios del personal de la aduana marítima de Todos Santos en 1893.

Cargo	Salario Anual	Cargo	Salario Anual
Administrador	2,500.25	Celador a pie 2	803.55
Contador	2,000.20	Celador a pie 3	803.55
Oficial Primero	1,500.15	Celador a pie 4	803.55
Oficial Segundo	1,200.85	Celador a pie 5	803.55
Oficial Tercero	1,000.10	Celador a pie 6	803.55
Escribiente de Primera	803.00	Celador a pie 7	803.55
Escribiente de Segunda	653.35	Celador a pie 8	803.55
Portero y mozo de oficios	456.25	Patrón	505.00
Comandante de Celadores	1,500.15	Boga 1	365.00
Cabo de Celadores montado	1,095.00	Boga 2	365.00
Celador montado 1	901.55	Boga 3	365.00
Celador montado 2	901.55	Boga 4	365.00
Celador montado 3	901.55	Boga 5	365.00
Celador montado 4	901.55	Boga 6	365.00
Celador a pie 1	803.00		
Sección aduanera de San Quintín			
Jefe	1,200.85	Boga 1	302.95
Interventor subjefe	1,000.10	Boga 2	302.95
Celador	730.00		
Sección aduanera de Bahía Magdalena			
Jefe	1,200.85	Boga 1	302.95
Interventor subjefe	1,000.10	Boga 2	302.95
Celador	730.00		

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de la *Ley de Organización de Aduanas*, decretado el 30 de octubre de 1893 por el gobierno federal.

³¹⁸ Según el artículo 21 de la Ley de organización de aduanas de México, se suprimieron las aduanas marítimas y fronterizas de Las Palomas, Bahía Magdalena, San José del Cabo y Altata quedando como secciones aduanales de despacho solamente, véase Manuel Dublán y José María Lozano *Legislación Mexicana o colección completa de las Disposiciones Legislativas expedidas desde la independencia de la República*, tomo XXII, México, 1898, p. 464.

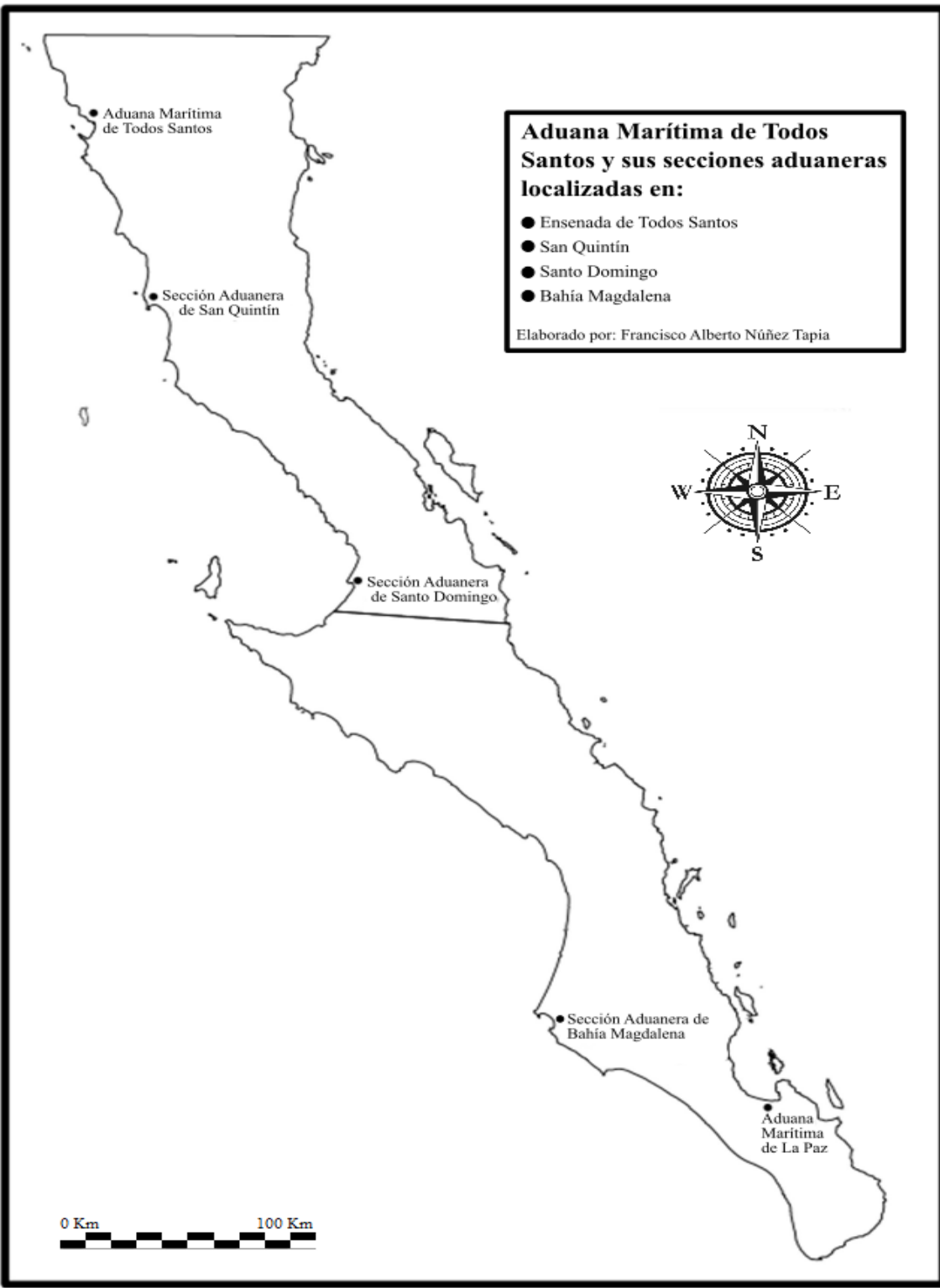
Como se aprecia en la tabla anterior, el presupuesto de la aduana marítima para pagar sueldos del personal anual de la aduana de Todos Santos, en 1893, fue de 32,508.20 pesos. Los trabajadores se encargaron de recolectar los impuestos venidos del tráfico mercantil, verificar los efectos llegados por la costa y frenar el contrabando cuando fuera posible.

Según las disposiciones legislativas de México, se estipulaba cómo debían estar organizadas las aduanas de la nación, y en el caso de Todos Santos se clasificó como de cuarto orden -de seis posibles-, según la importancia del tráfico marítimo, su naturaleza y otras circunstancias especiales que podían ser propias de cada puerto. Por otro lado, sus secciones aduaneras fueron consideradas de segunda y última categoría.³¹⁹

Para 1896 la aduana de Todos Santos sumó otra sección aduanera, la de Santo Domingo. Cada una de las secciones aduaneras estaba localizada a distancias considerables de la de Todos Santos; la primera, en San Quintín, a 158 kilómetros, la de Santo Domingo a 468 kilómetros y la de Bahía Magdalena a 927 kilómetros, siguiendo el recorrido costero hacia el sur. La jurisdicción costera de la aduana de Todos Santos abarcó, desde el límite con Estados Unidos hasta la isla Creciente, en las inmediaciones de bahía Magdalena, como se aprecia en el mapa 9.

³¹⁹ Las aduanas marítimas y fronterizas se dividieron en seis categorías distintas, según la importancia del tráfico y la naturaleza de éste. De ellas podían depender diversas secciones aduaneras, que según el tráfico que recibieran, estaban clasificadas de primera y segunda categoría. Dublán y Lozano. *Legislación*, México, 1898, p.460-461.

Mapa 9. La aduana marítima de Todos Santos y secciones aduaneras.



Fuente: Elaboración propia donde se muestran las aduanas marítimas de Todos Santos y La Paz, así como las secciones aduaneras pertenecientes a la de Todos en Baja California, a finales del siglo XIX. Digitalización de Sandra Lucía Casillas Molina.

A la sección aduanera de San Quintín llegaba el vapor *Carlos Pacheco*, dos veces por mes, para suministrar a la población diferentes mercancías y sacar la harina producida en el molino de la localidad. A la sección de Santo Domingo le daba servicio la goleta *Anita*, la cual proveía mercancías y utensilios para los mineros que laboraban en la zona y sacaban el mineral explotado; y a la tercera sección aduanera, localizada en Bahía Magdalena, arribaba el vapor *Orizaba*, el cual hacia escala en Ensenada de Todos Santos de regreso a San Francisco todos los meses.

El visitador de aduanas a nivel nacional, Enrique Liñeiro, en su informe rendido sobre su visita a la aduana de Todos Santos en 1896, argumentó que por las distancias considerables entre cada una de las secciones aduaneras (véase mapa 9), no las visitó. Según su argumento, aquellas carecían de tamaño e importancia. Liñeiro recomendó que la sección de Bahía Magdalena fuera segregada de la jurisdicción de Todos Santos para agregarla a la de La Paz, en el Partido Sur de Baja California, por su cercanía con esa población.³²⁰ Este cambio no se realizó hasta bien entrado el siglo XX.

Además de verificar el movimiento de la mercancía y pasaje que solía llegar y salir por el puerto, la aduana de Todos Santos llegó a contar con un almacén de resguardo mercantil. La función primordial del Comandante del Resguardo fue intervenir directamente en las operaciones de carga y descarga de los diferentes navíos que fondeaban en el muelle de Ensenada. Él, junto con una cuadrilla de celadores, se encargaban de custodiar las mercancías trasladadas desde el muelle por los estibadores, en plataformas ferroviarias hasta el almacén de la aduana. Ya en el almacén se verificaba la mercancía, separándola por marcas y bultos después de confrontar los manifiestos de carga traídos en los navíos. La documentación especificaba a quién iba dirigida

³²⁰ Informe de Enrique Liñeiro, visitador de la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 25.9.

dicha mercancía. Fuera de éste quedaban solamente los productos corrosivos, inflamables y muy pesados para resguardarse con las otras mercancías.³²¹

La aduana de Todos Santos tuvo cuatro administradores a lo largo del periodo de estudio: Cástulo Romero (1880-1888), Hipólito Rébora (1888-1890), Pedro Victoria (1891-1913) y Alfredo Sáenz (1913-1914). La figura del administrador fue una de las tres más importantes e influyentes en Ensenada, a la altura del juez del Distrito y el jefe del Distrito Norte. Este hecho les dotó de influencia política, comercial y social en la zona, entre otras razones, porque el administrador de la aduana era el encargado de pagar los sueldos de los empleados federales, inclusive de la fuerza militar en la localidad.

La situación de la aduana y las condiciones de trabajo resultaron más complejas de lo que aparentaban. Los muebles y enseres estaban en mal estado, sus archivos y documentación se describieron en pésimas condiciones; la sección de celadores montados no funcionó como tal, por carecer de caballos, los alquilaron o pedían prestados, lo que resultó ventajoso para los contrabandistas que descargaban en otros puntos de Ensenada al no poder llegar los celadores a tiempo para detenerlos. Cuando un empleado de nuevo ingreso se le contrataba para ser celador montado, tenía que comprar su propio caballo, monturas y armas, todo valuado en más de 100 pesos que los cubría con un anticipo de sueldo. Esta práctica tuvo como resultado que el empleado se endeudara por un largo tiempo y mejor se deshacía de sus instrumentos de trabajo y los pedía prestados o alquilados cuando se le mandaba patrullar la zona. Además de carecer de instrumentos de trabajo propios, los empleados de la aduana tuvieron que lidiar con el juez del Distrito Norte, quien los hostigaba. El juez reprochaba la manera en que llevaban a cabo sus inspecciones y patrullajes amenazándolos por encarcelarlos.³²² Este hostigamiento tuvo como

³²¹ *Ibíd.*

³²² *Ibíd.*

resultado que se redujera el número de aprehensiones provocando que no se tuviera un control exacto sobre las mercancías que entraron y salieron por el puerto.

Con el incremento del movimiento de embarcaciones que arribaban y partían del espacio marítimo bajacaliforniano, el personal de la aduana marítima debió lidiar con el contrabando de mercancías, y por consiguiente, aplicar las sanciones y multas correspondientes. En el ramo aduanal mexicano de 1891, el contrabando se definió “como el delito que se comete o intenta cometer al importar o exportar mercancías, aun cuando sean de las que no causan derechos, eludiendo la intervención de los empleados fiscales, porque la operación se practique por lugares que no estén sujetos a la vigilancia fiscal, porque se haga clandestinamente por los puntos vigilados, o porque se use la violencia.”³²³

El contrabando de ciertos enseres fue constante en las localidades costeras del Pacífico de Baja California en el periodo de investigación. En el puerto de Ensenada los artículos más comunes que se intentaron introducir y sacar del poblado, por la vía marítima, fueron ropas, telas y pequeñas cantidades de oro.³²⁴ En la mayoría de los casos esa fue difícil detectar los artículos mencionados, ya que los pasajeros los podían ocultar entre sus ropas y equipaje.

Por ejemplo, en 1893 se suscitó un caso de contrabando de ropa y tela. Al descubrirse, multaron a Manuel Riveroll, comerciante local, quien intentó pasar un baúl de ropa de uso personal con 76 metros cuadrados de tela de algodón de color. La sanción que le impuso el personal de la aduana fue de 13.39 pesos y éste la cubrió sin mayor problema.³²⁵

³²³ *Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Fronterizas de los Estados Unidos Mexicanos*, México, 1891, p.131.

³²⁴ Informe de Enrique Liñero, visitador de la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 25.9.

³²⁵ Multa impuesta por la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, a Manuel Riveroll por no declarar la importación de telas contenidas en un baúl de equipaje, en IIH-UABC-AD, Fondo Aduanas Marítimas y Fronterizas, 20.75

Otro caso poco conocido ocurrió a finales de enero de 1891, cuando un capitán y un empleado de Ensenada fueron acusados de contrabandear oro. El danés Henry C. Nelson, capitán del vapor *Manuel Dublán*, fue sorprendido con dos paquetes pequeños ocultos en sus ropas. Al ser cuestionado, Nelson dijo que los obtuvo en Ensenada de Todos Santos, el 27 de enero, cuando lo llamaron a una casa comercial local para tratar asuntos relativos a su oficio. Al llegar al establecimiento se entrevistó con el inglés, Seymour Jackson, empleado de una casa de banco de la localidad, que le pidió llevar los dos paquetes a California, uno a San Diego y el otro a San Francisco. El personal de la aduana se percató de lo sucedido y cuando Nelson regresó al *Manuel Dublán*, lo aprehendieron y le confiscaron los dos paquetes.

El primero constaba de una barra de oro de 3.6 kilogramos, valuada en 2,000 pesos, destinada Daniel Meyer en San Francisco; el segundo paquete contenía 0.620 gramos de oro en polvo, valuados en 500 pesos, dirigido al *California National Bank* en San Diego. Nelson y Jackson fueron procesados y condenados a cumplir seis meses en la cárcel de Ensenada por el juez del Distrito Norte. Ambos extranjeros pudieron pagar fianza y apelaron su caso ante el Tribunal de Circuito en la ciudad de México, argumentando que no practicaban el contrabando de mineral y que el personal de la aduana había actuado de manera ilegal a la hora de realizar la aprehensión ya que supieron con anticipación los sucesos y esperaron hasta que Nelson subiera al vapor para detenerlo y acusarlo de contrabando. La resolución final, después de una larga batalla legal, que duró un poco más de un año, absolvió a los dos extranjeros del delito de contrabando de oro y se les devolvieron los paquetes confiscados. No obstante, por no haberlos

declarado como marcaba la ley, se les multó con 179.72 pesos por derechos de ensaye de dicho oro.³²⁶

El caso de Nelson y Jackson proporciona un ejemplo de las funciones ejercidas por la aduana marítima y su personal; el registro de las mercancías que pasaron por ella y llevar un control técnico de los efectos de tránsito, cobrar los derechos correspondientes de dichas mercancías y aportar a los ingresos fiscales del Estado.

Otro ejemplo similar al de Nelson y Jackson, lo encontramos en el caso del chino Kon Wen, quien fue acusado de intento de contrabando de oro por el personal de la aduana marítima de Todos Santos en 1895. Wen, que había radicado un tiempo en Magdalena, Sonora, como comerciante, decidió vender su establecimiento y volver a China. Abordó el vapor *St. Paul* en Sonora, rumbo a San Francisco. En Ensenada de Todos Santos, el *St. Paul* hizo escala y Wen desembarcó por unas horas pero, al volverse a embarcar, los empleados de la aduana marítima lo detuvieron y al revisarlo le encontraron entre sus ropas 1,420 kilogramos de oro divididos en los siguientes efectos: 1 barra de oro de 0.472 gramos, 1 barra de oro de 0.330 gramos, 1 barra de oro de 0.240 gramos, 1 saco de oro en polvo de 0.022 gramos y 1 saco de oro en polvo de 0.356 gramos.

Wen insistió que el oro lo había conseguido de la venta de su establecimiento comercial en Sonora y con él se estaba pagando el viaje de regreso a China. Su apelación no tuvo eco y la aduana le confiscó el oro. Se le encarceló en Ensenada, por el delito de contrabando de mineral, porque el personal de la aduana marítima argumentó que el oro lo había conseguido cuando desembarcó en Ensenada y no de la venta de su comercio.

³²⁶ Proceso judicial seguido contra Henry C. Nelson y Seymour Jackson acusados de extraer oro de contrabando de la Baja California. Incluye sentencia favorable a los acusados y la devolución del oro que había confiscado la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, en IIH-UABC-AD, Fondo Aduanas Marítimas y Fronterizas, 17.56.

Lo que siguió fue una disputa judicial para esclarecer quien se quedaría con el oro. El personal de la aduana marítima se apoyó en lo establecido en las ordenanzas aduanales de la Nación, específicamente en el capítulo XIX de la ordenanza relativa a las disposiciones generales sobre los juicios, y utilizaron lo expuesto en los artículos 547, 550, 551 y 552 para tratar su caso. El juez del Distrito Norte resolvió que al no tener pruebas contundentes sobre el contrabando de oro, se le regresara a Wen la mitad de todo el mineral confiscado, valuado en 913.81 pesos.³²⁷

El personal de la aduana de Todos Santos acató la resolución del juez y demandó que se respetara lo establecido en el artículo 657 de la Ordenanza, relativo a la inversión de multas por infracciones, que especifica que “toda persona que hiciera alguna aprehensión de efectos que importen, exporten o internen de contrabando, por las costas, fronteras, aduanas, poblaciones o caminos, será considerada como legal aprehensor, y tendrá derecho a la participación que en el comiso le concede esta ley.”³²⁸ Por lo tanto, para la distribución de la mitad del oro confiscado siguieron lo estipulado en el artículo 664 de la Ordenanza³²⁹, quedando dividido de la siguiente manera:

³²⁷ Proceso judicial seguido contra el chino Kon Wen, acusado de contrabando de oro por la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 27.23.

³²⁸ *Ordenanza*, México, 1891, p.167.

³²⁹ *Ibíd.*, p.169.

Tabla 18. Distribución del oro confiscado a Kon Wen valuado en 913.81 pesos en 1895.

50% se le regresó Kon Wen	456.90 pesos
Los 456.90 pesos primeramente se dividieron de la siguiente manera:	
3% fue al derecho de fundición	13.70
1% al derecho de minería	4.56
0.6% a estampillas	2.74
Total	435.89 pesos
Posteriormente los 435.89 pesos fueron destinados a:	
2% para hospitales	8.71
Total	427.18 pesos
Finalmente los 427.18 pesos fueron divididos y entregados a las siguientes personas:	
50% al aprehensor celador	213.58
15% al administrador de la aduana	64.08
15% al comandante del resguardo	64.08
10% a gastos de aprehensión	42.72
5% al contador de la aduana	21.36
5% al fiscal del juzgado del distrito	21.36

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos del proceso judicial seguido contra el chino Kon Wen, acusado de contrabando de oro por la aduana marítima de Ensenada de Todos Santos, Baja California, en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Aduanas Marítimas y Fronterizas, 27.23.

Como se puede observar en la tabla 18, se dejó en libertad a Wen pero aun así se le confiscó parte de su oro por no haber pruebas contundentes de como lo había obtenido. Este caso nos sirvió como ejemplo para saber cómo se distribuía el mineral confiscado. Como se muestra, el aprehensor obtuvo el porcentaje más alto que el resto del personal de la aduana marítima por haber detenido a Wen.

Además, al respetar el porcentaje estipulado al aprehensor, se incentivó a los demás empleados de la aduana a realizar sus tareas adecuadamente. Aunque no hay muchos casos respecto a aprehensiones en este periodo, los ejemplos de Nelson, Jackson y Wen, nos sirvieron para conocer cómo el personal de la aduana marítima hizo valer las reglas de dicha institución y trató de llevar un control de lo que entraba y salía del puerto.

Asimismo, los empleados de la aduana tuvieron que lidiar con la alteración y falsificación de documentos oficiales, la mala clasificación del flete y retirar los sellos impuestos sobre la

mercancía cuando no resultaba claro lo expuesto en el manifiesto de traslado y así evitar la defraudación³³⁰ por suplantación artificiosa o simple de la calidad y cantidad de las mercancías.³³¹

Como ejemplo de su labor, a continuación exponemos en la tabla 19, la recaudación y distribución de las multas impuestas a comerciantes y pasajeros llegados al puerto de Ensenada, por el personal de la aduana marítima de Todos Santos, entre los meses de enero a octubre de 1895, así como su distribución oficial.

³³⁰ El artículo 508 de las ordenanzas aduanales de México especifica que a omisión de los requisitos que esta ley señala como esenciales para las operaciones relativas al cobro de derechos de importación o exportación y la infracción de los preceptos que esta ley establece sirven para evitar dudas y para dar mayor seguridad de los intereses fiscales, siempre que la pena que se imponga sea la de dobles derechos o pérdida de las mercancías. *Ibíd.*, p.130.

³³¹ El artículo 524 de las ordenanzas aduanales de México especifica que la contravención expresada en el artículo 508, se divide en dos clases: I) Defraudación por suplantación artificiosa: Hay suplantación artificiosa siempre que una mercancía venga oculta dentro de otras, bajo dobles fondos o con artificio tal, que simule la mercancía declarada, para pasar sin ser observada en el reconocimiento aduanal.; y II) Defraudación por suplantación simple: La suplantación simple consiste en la declaración de menor cantidad de mercancías que la verdadera, o en la declaración de una mercancía calificándola de clase inferior a la que corresponda legalmente, siempre que no se haya empleado artificio que disimule su verdadera calidad. Se incurre además en contravención por suplantación simple: Cuando en los equipajes que los pasajeros declaren libres de derechos, se encuentren efectos que deban causarlos, siempre que no estén artificiosamente ocultos. Cuando algunos efectos se declaren como productos nacionales que retornan del extranjero, y de su reconocimiento resulte que son de origen extranjero. *Ibíd.*, pp.132-133.

Tabla 19. Recaudación y distribución de las multas impuestas a comerciantes y pasajeros en el puerto de Ensenada de Todos Santos de enero a octubre de 1895.

	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Total
Distribución de las Multas	41.82	44.78	9.52	17.23	6.85	41.21	8.69	27.03	448.23	44.61	689.97
Hospitales	0.84	0.89	0.19	0.34	0.14	0.83	0.17	0.54	0.31	0.86	5.11
Caja de Ahorros				0.34	0.14	0.83	0.17	0.54	0.31	0.86	3.19
Fondo de Aprehensiones / Gastos	4.08	4.39	0.93	1.65	0.68	3.96	0.84	2.61	44.20	1.48	64.82
Administrador de la Aduana	11.96	16.24	3.46	6.14	2.46	13.92	2.93	9.39	69.66	15.95	152.11
Contador De la Aduana	5.67	7.48	1.59	2.81	1.13	6.43	1.35	4.46	23.96	7.81	62.69
Comandante del Resguardo / Oficial Segundo / Encargado del despacho	11.66	15.78	3.35	6.06	2.40	13.54	2.86	9.22	69.52	15.85	150.24
Celador y Aprehensor	2.72								213.58		216.30
Fiscal del Juzgado del Distrito									21.36		21.36

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de distintos expedientes de multas encontrados en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie de Aduanas Marítimas y Fronterizas.

Las sanciones impuestas a las personas que introducían ilegalmente mercancías no desalentaron a los pasajeros involucrados en el contrabando en desistir, teniendo como resultado que se siguiera realizando el ocultamiento y no declaración de ciertos efectos. El personal de la aduana marítima siguió vigilando la entrada y salida de bienes y manufacturas pero las aprehensiones de infractores disminuyeron al entrar el siglo XX contrario a lo que se esperaba considerando que el flujo mercantil suscitado en Ensenada se incrementó en la última década del siglo decimonónico teniendo como resultado el aumento de embarcaciones extranjeras y nacionales, temas que abordaremos en el siguiente apartado.

4.2. CIRCULACIÓN COMERCIAL POR EL OCÉANO PACÍFICO

La demanda de bienes y servicios aumentó con el arribo de las compañías colonizadoras a Ensenada, y la subsecuente llegada de colonos de varias nacionalidades. La manera de cubrir los requerimientos fue mediante la importación de diversos artículos, tanto de primera necesidad como suntuarios para la vida cotidiana de los inmigrantes en la zona. El lugar predilecto para adquirirlos fue San Diego, California.

A cuatro años de empezar a vender los lotes del paraje de Ensenada de Todos Santos, los colonos reordenaron el paisaje, la comunidad y la vida cotidiana, por lo que hacía 1890 la localidad contaba con 11 fábricas de diversas manufacturas: dos molinos de harina, una fábrica de lana, una fábrica de cerillos, una tenería, una cervecería, una empacadora de frutas, una fábrica de sodas, una empacadora de pescado, una fábrica de jabón y una destilería. Estas empresas empleaban a 150 personas³³² pero, algunos de los negocios tuvieron una vida muy corta, como la empacadora de pescado que funcionó solo unos meses, así como la fábrica de jabón que, debido a la crecida de un arroyo por las intensas lluvias en 1891 fue destruida y reubicada en San Diego.³³³ En la década de 1920 aparecieron otras empacadoras de pescado en la zona que se sumaron al comercio del puerto así como otras empresas.

Entre los artículos que los comerciantes y colonos adquirían en Estados Unidos se destacan puertas, ventanas, cerraduras, maderas, tornillos, clavos, vidrios, espejos, ladrillo, cemento, arboles de distintas clases, máquinas de coser, alambre de púas, metal y cal, como también alimentos y bebidas por ejemplo, azúcar, tocino, carnes, café, papas, manzanas, naranjas, cerveza, vino y harina por mencionar algunos.

³³² *Lower Californian*, 14 de agosto, vol. IV, no.1.

³³³ *Ibíd.*, 26 de febrero de 1891, vol. IV, no. 28 y 24 de julio 1891, vol. IV, no. 49.

El arribo de más colonos y el aumento poblacional en la Ensenada de Todos Santos generaron una dinámica comercial importante que se abasteció de materia prima e insumos provenientes de Estados Unidos, principalmente del sur de California, así como el establecimiento de nuevas fábricas en la localidad y la venta de sus productos en mercados más allá de la región.

Un ejemplo de estas empresas lo encontramos con la fábrica de lana o Ensenada Woolen Mills (en adelante EWM). El establecimiento de esta empresa en la localidad tuvo la intención de manufacturar. Desconocemos exactamente la fecha de su constitución pero, para 1890 era una de las industrias líderes en Ensenada. La demanda que tenían los trabajos en la fábrica de lana le valió para que se construyera una plataforma especial cerca de las vías férreas y el muelle para acomodar los cargamentos de lana y carbón que llegaron para la fábrica, de modo que no batallaran con la descarga de sus mercancías que solían llegar del sur de California vía marítima. El 7 de marzo de 1890 el vapor *Carlos Pacheco* arribó de San Pedro, California, al puerto de Ensenada de Todos Santos con un cargamento de más de 13 toneladas de lana para abastecer a la fábrica.³³⁴

Aquella se convirtió en una empresa binacional de importancia para los comerciantes del sur de California, así como para los ganaderos del norte de la península, ya que la circulación y obtención de la materia prima para las manufacturas de la EWM benefició a distintas personas. A continuación exponemos el movimiento que resultó de la obtención de materia prima y del envío de distintas manufacturas que producía la fábrica.

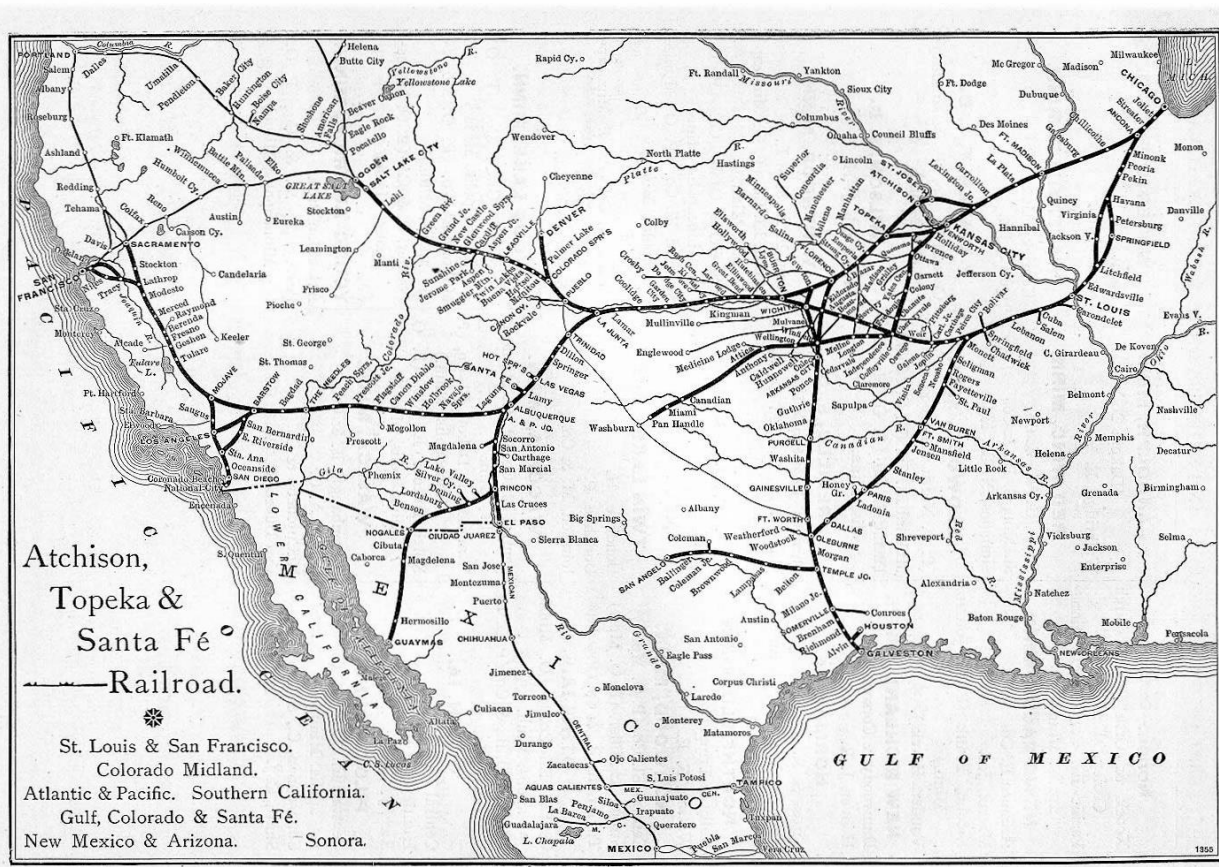
En primera instancia, la lana que utilizó la fábrica para sus manufacturas usualmente se obtenía de las ovejas propiedad de los ganaderos del norte de Baja California, como los radicados en el valle de San Rafael; los ovejeros vendían la lana a los comerciantes de San Diego

³³⁴ *Ibíd.*, 7 de marzo de 1890, vol. III, no.30.

a los que llegaba vía terrestre y una vez que se encontraba empacada e inventariada en sus almacenes a la EWM que la recibía en distintos navíos. Una vez manufacturada la lana en diversos artículos se enviaba vía marítima al puerto de San Diego y de este lugar por vía ferroviaria a Santa Fe, en el estado de Arizona y después a El Paso, en el estado de Texas. De este último lugar los productos se enviaban abordo del ferrocarril al sur del país hasta arribar a la Ciudad de México, el destino final donde se localizaba su principal mercado.³³⁵ En un principio utilizaron este mismo trayecto vía San Francisco, pero una vez conectado San Diego con El Paso por vía ferroviaria, fue más sencillo y rápido introducirlo por este puerto, como se aprecia en el mapa 10.

³³⁵ *Ibid.*, 11 de abril de 1890, vol. III, no. 35.

Mapa 10. Línea ferroviaria salida de San Diego a El Paso en 1891.



Fuente: Mapa de la línea ferroviaria de Atchison, Topeka y Santa Fe, así como sus vías subsidiarias y alternas tomado de *Grain Dealers and Shippers Gazetteer*, 1891.

En la tabla 20 presentamos el valor de las mercancías manufacturadas enviadas por la EWM a la Ciudad de México, vía Estados Unidos, entre 1890 y 1891.

Tabla 20. Manufacturas valuadas en dólares enviadas por la Ensenada Woolen Mill a la Ciudad de México, 1890-1891.

Mes del envío	Valor en dólares
Julio, 1890	26,500
Septiembre, 1890	15,000
Noviembre, 1890	24,000
Enero, 1891	100,000
Febrero, 1891	6,000
Marzo, 1891	14,000

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de *Lower Californian*, 1890-1891.

Con el incremento de producción en la fábrica, por la demanda de franelas, mantas y casimires de lana, la EWM requirió más materia prima. Sus mayores proveedores fueron los ganaderos de San Diego y Los Ángeles, porque los de Baja California aportaban muy poco material y la mayor parte debieron adquirirla en los condados del sur de California. Entre 1890 y 1891, por medio del vapor *Manuel Dublán* principalmente, arribaron a la fábrica un poco más de 123 toneladas de lana de San Diego; de Los Ángeles recibieron aproximadamente 156 toneladas de lana.³³⁶

El mercado para las manufacturas de lana producidas por la EWM en México resultó favorable durante un corto tiempo al competir con productos de esta índole importados de Europa. Para ello, comerciantes radicados en la Ciudad de México, quienes se encargaban de vender los productos de la EWM, aconsejaron a los fabricantes poner etiquetas francesas en sus manufacturas, para así poder obtener mayores ventas. Al rehusarse, los comerciantes de la capital del país optaron hacerlo por su cuenta teniendo como resultado que mucha de la manufactura de lana producida en Ensenada se vendió como francesa.³³⁷

Debido al auge de las manufacturas en la Ciudad de México, la EWM pasó de laborar doce horas a veinticuatro horas e incluso, contrató a niños para ayudar con el trabajo.³³⁸ Con el incremento de mano de obra se dio la expansión de la fábrica y se adquirió nueva maquinaria en San Francisco³³⁹, herramientas y diversos efectos de San Diego;³⁴⁰ además se instaló una red eléctrica de mejor calidad para continuar operando por las noches.³⁴¹ A finales de abril de 1891,

³³⁶ Véase *Lower Californian*, 1890-1891.

³³⁷ *Ibid.*, 26 de junio de 1890, vol. III, no. 46.

³³⁸ Algunos de estos resultaron heridos por las maquinas empleadas en la fábrica, como el caso de un niño que perdió un dedo. *Ibid.*, 25 de abril de 1890, vol. III, no. 37.

³³⁹ Se mandó traer un boiler de siete toneladas de San Francisco que arribo en el *Newbern* para la fábrica. *Ibid.*, 2 de octubre de 1890, vol. IV, no. 8.

³⁴⁰ Este consistió en 6,280 metros de madera, 3,525 kilos de ferretería, 35,436 kilos de cemento, 1,207 kilos de sebo y 46 kilos de papel para ser usados en la fábrica. *Ibid.*, 4 de diciembre de 1890, vol. IV, no. 16.

³⁴¹ *Ibid.*, 19 de junio de 1890, vol. III, no. 43 y 3 de julio de 1890, vol. III, no. 47.

aún seguían enviando grandes cargamentos de casimires a la Ciudad de México pero nos ha resultado difícil encontrar datos sobre los volúmenes exactos de envíos de las manufacturas de la EWM en este periodo.

A los dueños de la EWM se sumaron distintos comerciantes y desde el espacio marítimo bajacaliforniano se enviaban diversos productos a distintos mercados. A continuación presentamos los principales productos alimenticios y manufacturas que se mandaban a distintos puertos de México y exportaron a Estados Unidos, vía marítima, desde Ensenada de Todos Santos, en los años de 1891 en la tabla 21 y en 1892 en la tabla 22.

Tabla 21. Envíos de alimentos y diversos enseres desde el puerto Ensenada de Todos Santos en 1891.

Productos	Mazatlán	San Quintín	La Paz	Estados Unidos	San José del Cabo	Guaymas	Total en toneladas
Harina	213.48	21.50	52.38	ND	12.99	ND	300.35
Frijoles	66.97	ND	6.45	ND	0.42	ND	73.84
Zacate	39.45	33.56	ND	ND	ND	ND	73.01
Salvado	23.08	ND	4.54	41.27	ND	ND	68.89
Cebada	10.52	33.26	0.90	ND	ND	ND	44.68
Vaqueta	0.16	ND	0.37	11.88	0.01	7.06	19.48
Verdura y frutas	15.71	ND	ND	ND	0.31	ND	16.02
Frutas en su jugo	5.16	ND	0.83	ND	ND	7.89	13.88
Maíz	ND	ND	ND	ND	13.45	ND	13.45
Miscelánea	1.12	ND	ND	ND	2.16	0.09	3.37
Queso	1.78	ND	ND	ND	ND	ND	1.78
Cera	0.77	ND	ND	0.42	ND	ND	1.19
Total	378.20	88.32	65.47	53.57	29.34	15.04	629.94

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos del Informe sobre exportaciones realizadas por el puerto de Ensenada de Todos Santos, Baja California, durante 1891 y 1892, en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Gobernación, 30.13.

Tabla 22. Envíos de alimentos y diversos enseres desde puerto Ensenada de Todos Santos en 1892.

Productos	Mazatlán	La Paz	Estados Unidos	San Quintín	San José del Cabo	Guaymas	Bahía Magdalena	Total en toneladas
Harina	429.86	126.14	ND	36.03	18.84	ND	4.01	614.88
Frijoles	168.18	23.51	ND	ND	5.17	ND	ND	196.86
Salvado	42.70	15.57	72.57	1.61	ND	ND	ND	132.45
Cebada	87.87	4.58	ND	24.38	ND	ND	ND	116.83
Maíz	11.06	7.53	ND	ND	9.18	ND	1.94	29.71
Vaqueta	0.65	0.18	12.20	ND	ND	9.41	ND	22.44
Frutas en su jugo	11.15	1.45	ND	0.79	0.09	4.40	ND	17.88
Miscelánea	13.28	ND	0.16	ND	1.60	0.44	0.64	16.12
Queso	15.16	ND	ND	ND	0.11	ND	ND	15.27
Trigo	ND	ND	ND	12.55	ND	ND	ND	12.55
Zacate	ND	ND	ND	10.50	ND	ND	ND	10.50
Verdura y frutas	8.74	ND	ND	ND	0.18	ND	ND	8.92
Cueros	ND	ND	6.42	ND	ND	ND	ND	6.42
Cera	1.88	ND	2.41	ND	ND	0.81	ND	5.10
Total	790.53	178.96	93.76	85.86	35.17	15.06	6.59	1,205.93

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos del Informe sobre exportaciones realizadas por el puerto de Ensenada de Todos Santos, Baja California, durante 1891 y 1892, en AD-IIIH-UABC, colección AGN, serie Gobernación, 30.13.

Como se aprecia en ambas tablas, el principal mercado para sus envíos, entre 1891 y 1892, lo encontró al sur de la península así como en otros puertos mexicanos del Pacífico, en donde Mazatlán figuró como el principal destino de los enseres y productos alimenticios. En un año hubo un aumento de casi el doble de toneladas enviadas desde Ensenada. Los productos que aumentaron su producción y salida por el puerto fueron harina, frijoles, salvado y cebada, aunque de otros no hay datos disponibles. Hacia Estados Unidos, vía San Diego en California, se enviaron productos misceláneos, cera, vaqueta y salvado, siendo este último el de mayor demanda al incrementarse su envío de 41.27 toneladas en 1891 a 72.57 en 1892.

Al tener mayor contacto con California, debido a su cercanía geográfica, Ensenada tuvo más movimiento de mercancías y materias primas con Estados Unidos, a finales del siglo XIX, que con otras naciones. No obstante, entre 1898 y 1899 se importaron diversos artículos,

maquinarias y mercadería de primera necesidad para la localidad de distintas partes del mundo, como se aprecia en las tablas 23 y 24.

Tabla 23. Valor de las importaciones y exportaciones de Ensenada de Todos Santos con el extranjero entre julio de 1898 y abril de 1899, valuados en moneda nacional.

Origen de las mercancías	Importación	Exportación
Estados Unidos	87,801	148,042
China	789	ND
Alemania	716	ND
Inglaterra	422	ND
Francia	405	ND
España	62	ND
Holanda	53	ND
Italia	42	ND
India	7	ND
Turquía	2	ND
Total	90,299	148,042

Fuente: Elaboración propia con datos de la contaduría de la aduana marítima de Todos Santos extraídos del libro *Baja California Ilustrada* de J.R. Southworth, 1899.

Tabla 24. Valor de las mercancías importadas por el puerto de Ensenada de Todos Santos entre julio de 1898 y abril de 1899, valuados en moneda nacional.

Materias vegetales	27,681
Materias minerales	15,067
Materias animales	13,725
Máquinas y aparatos	9,641
Tejidos y sus manufacturas	9,335
Bebidas embriagantes y naturales	6,263
Productos químicos y farmacéuticos	2,760
Diversos	2,379
Papel y sus aplicaciones	1,458
Armas y explosivos	1,456
Vehículos	534
Total	90,299

Fuente: Elaboración propia con datos de la Contaduría de la Aduana Marítima de Todos Santos extraídos del libro *Baja California Ilustrada* de J.R. Southworth, 1899.

El principal destino de las exportaciones salidas del puerto de Ensenada siguió siendo Estados Unidos, principalmente al sur de California y San Diego, por donde ingresaban las mercancías producidas y extraídas del espacio marítimo bajacaliforniano e islas adyacentes.

Hacia esta nación, el oro en pasta fue el producto que más se exportó seguido por el mineral de oro en polvo, piedra y tierra.

Hay que mencionar que las inversiones estadounidenses en la península de Baja California fueron en el ramo minero y el mejor medio para exportar el oro, en sus distintas presentaciones, fue vía marítima, ya que el trayecto hacia San Diego resultaba más rápido y seguro por mar que por tierra. En la tabla 25, que a continuación presentamos, exponemos el valor del oro en pasta que se exportó entre 1898 y 1899, así como otras mercancías procedentes del espacio marítimo bajacaliforniano hacia California, como el salvado que ya habíamos mencionado anteriormente, en los años de 1891 y 1892.

Tabla 25. Exportaciones de mercancías a Estados Unidos por el puerto de Ensenada Todos Santos del 1 de julio de 1898 al 30 de abril de 1899, valuados en moneda nacional.

Oro en pasta	63,670
Mineral de oro en polvo, piedra o tierra	17,845
Pescado salado	13,816
Orchilla	12,609
Plata acuñada mexicana	10,023
Conchas de varias clases	8,350
Cera blanca	7,191
Pieles de animales no especificados	5,310
Guano	2,980
Salvado	1,825
Pieles de res	854
Fruta seca	850
Cebada triturada o molida	525
Mercancías extranjeras	449
Cebada en grano	425
Sal	363
Pieles de venado	359
Pasturas	216
Canegra	180
Botellas vacías	60
Manufacturas	53
Plantas vivas	52
Plata mixta	24
Mineral de fierro	7
Pieles de chivo	6
Total	148,042

Fuente: Elaboración propia con datos de la Contaduría de la Aduana Marítima de Todos Santos extraídos del libro *Baja California Ilustrada* de J.R. Southworth, 1899.

El movimiento mercantil por el puerto de Ensenada, expuesto en las tablas 23, 24 y 25, sugiere que el personal de la aduana marítima de Todos Santos recaudó lo correspondiente por derechos de importación y exportación. Como es conocido, de la cantidad recaudada en las distintas aduanas del país, una parte debía enviarse al erario nacional así como cubrir con ese recurso los sueldos de los trabajadores de la aduana y empleados federales y militares locales.

En la tabla 26 exponemos lo recolectado en la aduana marítima, entre 1898 y 1899, derivado del cobro por exportación, importación y demás rubros gravables.

Tabla 26. Recaudación realizada por la aduana marítima de Todos Santos derivada del movimiento mercantil por el puerto de Ensenada entre julio de 1898 y abril de 1899, valuados en moneda nacional.

Por derechos de importación	58,656.17
Por derechos de exportación de orchilla	2,762.59
Por derechos de tráfico marítimo interior	2,251.78
Por derechos de sanidad	1,752.21
Por derechos de amonedación	1,636.20
Por derecho de toneladas	1,615.46
Por derechos de bultos	1,389.00
Por derechos sobre la pesca	1,379.80
Por derechos sobre el arrendamiento de guaneras	543.20
Por derechos de capitanías	217.00
Por derechos de ensaye	77.50
Por derechos de exportación de cueros y pieles	41.39
Por derechos de guarda y almacenaje	34.77
Total	72,357.07

Fuente: Elaboración propia con datos de la Contaduría de la Aduana Marítima de Todos Santos extraídos del libro *Baja California Ilustrada* de J.R. Southworth, 1899.

Como se aprecia, los recursos derivados por el comercio exterior representaron una derrama económica sustancial en la localidad en donde el cobro por los derechos de importación de diversos artículos, fue de donde se obtenían mayores recursos aunque desconocemos, por falta de documentación, qué porcentaje de estos ingresos se quedó en Ensenada y cuanto se envió al interior del país.

Al entrar el siglo XX, entre 1900 y 1910, hubo un promedio de 15 embarcaciones anuales que se movían entre los puertos de San Diego en Estados Unidos y Ensenada en México, mediante los cuales se mantuvo el constante flujo de artículos y pasajeros entre ambas naciones. Pero, para 1911, la circulación de barcos entre ambos puertos se incrementó, registrando solamente en este año 38 embarcaciones que se movieron entre los dos. En las tablas 27 y 28 rescatamos el movimiento mercantil de 24 de los 38 navíos identificados, en donde las embarcaciones de bandera estadounidense fueron las que mayor tonelaje de mercancías movieron entre ambos puertos.

Tabla 27. Movimiento de cargamento no especificado, efectuado por embarcaciones estadounidenses vía marítima entre San Diego, California y Ensenada, Baja California, en 1911.

Arribos a San Diego desde Ensenada	Arribos a Ensenada desde San Diego	Nombre de la embarcación	Toneladas de cargamento	Tripulación
43	42	<i>Eureka</i>	26,832	14-16
52	52	<i>San Diego</i>	8,736	8-9
ND	1	<i>Columbian</i>	5,598	ND
ND	1	<i>Nebraskan</i>	2,824	39
2	1	<i>Excelsior</i>	783	20
28	27	<i>Kea</i>	770	2-4
17	16	<i>Bolinas</i>	528	3-4
7	8	<i>Yankee Boy</i>	150	2
ND	1	<i>Jennie Thelin</i>	138	14
1	ND	<i>Yankee Girl</i>	86	6
2	2	<i>Golden West</i>	59	3
5	3	<i>Rosalina</i>	56	3
1	1	<i>Jessie Freemont</i>	56	5
2	2	<i>Fortuna</i>	48	3
1	ND	<i>Ramona</i>	31	11
2	1	<i>Katherine J</i>	21	5-7
1	ND	<i>Rosa</i>	18	5
1	1	<i>Baltic</i>	16	2

Fuente: Elaboración propia con datos encontrados en el acervo documental del National Archives en Riverside, California.

Como se logra apreciar, fueron 18 embarcaciones estadounidenses las que llevaron 19,312 toneladas de cargamento no especificado a Ensenada, las 165 veces que arribaron al puerto mexicano; procedentes de Ensenada hacia San Diego, sumaron 27,417 toneladas en 159 viajes. Al final, el total contabilizado fue de 46,729 toneladas. El saldo de la cuenta comercial fue de 8,105 toneladas de cargamento a favor de México, vía Ensenada, en aquel año.

Tabla 28. Movimiento de cargamento no especificado, efectuado por embarcaciones mexicanas vía marítima entre San Diego, California y Ensenada, Baja California, en 1911.

Arribos a San Diego desde Ensenada	Arribos a Ensenada desde San Diego	Nombre de la embarcación	Toneladas de cargamento	Tripulación
11	12	<i>Benito Juárez</i>	8,372	23-29
4	5	<i>Manuel Herrerías</i>	4,212	23-25
10	10	<i>Victoria</i>	2,080	18
8	7	<i>Bernardo Reyes</i>	1,245	5-20
ND	1	<i>Alsen</i>	21	4
1	ND	<i>Santa Bárbara</i>	17	5

Fuente: Elaboración propia con datos encontrados en el acervo documental del National Archives en Riverside, California.

En contraste, solo seis embarcaciones mexicanas realizaron el movimiento mercantil entre ambos puertos en 1911; a Ensenada llegaron 35 veces con 8,350 toneladas de cargamento no especificado y rumbo a San Diego se dieron 34 viajes con 7,597 toneladas, dando un total de 15,947 toneladas. El saldo de la cuenta comercial por los navíos mexicanos fue de 753 toneladas de cargamento a favor de México, vía Ensenada, como se aprecia en la tabla 29.

Tabla 29. Balanza comercial de cargamento no especificado ingresado por Ensenada, Baja California en 1911.

Nacionalidad de las Embarcaciones	Importaciones en toneladas	Exportaciones en toneladas	Saldo de la cuenta corriente
Estadounidenses	19,312	27,417	8,105
Mexicanas	8,350	7,597	753
Total	27,662	35,014	8,858

Fuente: Elaboración propia con datos encontrados en el acervo documental del National Archives en Riverside, California.

El flujo total de toneladas de cargamento no especificado que se movió entre ambos puertos en 1911 fue de 62,676 toneladas. Si inferimos que lo mismo ocurrió en años anteriores, tendremos un flujo constante de cargamento entre los puertos de San Diego y Ensenada de por

encima de las 50,000 toneladas, pero por el momento no es posible precisar esto último por la falta de documentación.

La aduana marítima jugó un papel trascendental para el desarrollo del puerto de Ensenada, ya que el movimiento mercantil y lo recaudado por la aduana sugiere que hubo estabilidad y control sobre lo que se explotaba, exportaba e importaba en la zona. Junto con el movimiento mercantil se dio el ir y venir de numerosas personas que se trasladaron a bordo de los navíos, predominantemente entre el sur de California y el espacio marítimo bajacaliforniano como se expondrá a continuación en el siguiente apartado.

4.3. CIRCULACIÓN DE PASAJEROS

Con el crecimiento del puerto y el poblado de Ensenada se incrementó el flujo de personas hacia el puerto de San Diego y viceversa. Es por ello que el ir y venir de personas entre este espacio fue una actividad regular y cotidiana entre 1887 y 1914. La mayoría de los pasajeros que arribaron a Ensenada solían quedarse poco tiempo; básicamente llegaron para atender distintos negocios o para conocer la zona por si decidían invertir en ella. Esto lo constatamos por medio de los informes de los movimientos de pasajeros de diferentes nacionalidades que arribaron en distintos navíos a Ensenada.³⁴² Según la prensa local, en el mes de septiembre de 1903 hubo tráfico de pasajeros a través de los vapores *Curaçao*, *St. Denis* y la goleta *Nellie* que trasladaron al puerto de Ensenada 207 pasajeros y llevaron de regreso a California 148.³⁴³

En las tablas 30 y 31 exponemos el registro de pasajeros extranjeros que entraron y salieron del puerto de Ensenada en los años de 1895 y 1905, respectivamente.

³⁴² Los pasajeros que arribaron a Ensenada a bordo del *Bernardo Reyes*, procedentes de San Diego: 17 pasajeros, 11 estadounidenses, 3 mexicanos, 4 franceses, 6 de enero de 1909; pasajeros a bordo del *Curaçao*, procedentes de San Francisco: 4 estadounidenses, 11 de enero de 1909; pasajeros a bordo del *Curaçao*, procedentes de los puertos del sur: 1 estadounidense, 4 mexicanos y 16 chinos, 27 de enero de 1909. AHEBC. Movimiento de pasajeros habido por el vapor *St. Denis* y los demás que tocan este puerto, Fondo. Distrito Norte, caja 25, exp. 8.

³⁴³ *El Progresista*, 4 de octubre de 1903.

Tabla 30. Flujo de pasajeros registrados por la aduana de Todos Santos y secciones aduanales dependientes en 1895.

Entrada de pasajeros vía marítima	
Estadounidenses	357
Mexicanos	179
Ingleses	39
Italianos	10
Franceses	9
Chinos	8
Alemanes	1
Total	603
Salida de pasajeros	
Estadounidenses	266
Mexicanos	144
Ingleses	33
Chinos	10
Franceses	6
Italianos	1
Alemanes	1
Total	461

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos del *Anuario estadístico de la República Mexicana 1895*.

Tabla 31. Flujo de pasajeros registrados por la aduana de Ensenada y secciones aduanales dependientes en 1905.

Entrada de pasajeros	
Estadounidenses	838
Mexicanos	379
Ingleses	34
Italianos	20
Rusos	20
Franceses	10
Canadienses	9
Alemanes	5
Chinos	3
Suecos	1
Japoneses	1
Total	1,320
Salida de pasajeros	
Estadounidenses	695
Mexicanos	465
Ingleses	32
Chinos	11
Rusos	9

Franceses	9
Canadienses	8
Alemanes	7
Suecos	6
Italianos	5
Españoles	2
Noruegos	1
Portugueses	1
Japoneses	1
Austro-húngaros	1
Total	1,253

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos del *Anuario estadístico de la República Mexicana 1905*.

Los pasajeros registrados en la aduana marítima fueron aumentando conforme el crecimiento del poblado y las inversiones en éste se incrementaron. Esto se ve reflejado en las tablas anteriores cuando arribaron por la vía marítima 603 pasajeros de distintas nacionalidades en 1895 y en 1905 1,320; salieron por el puerto 461 y 1,253 pasajeros en 1895 y 1905, respectivamente. En ambos años los estadounidenses fueron los que más movilidad registraron entre ambos puertos.

Asimismo, ambas tablas que muestran el flujo de pasajeros evidencian que el puerto de Ensenada se convirtió en un asentamiento cosmopolita debido a la constante interacción con extranjeros. Esto último se vio reflejado con la incorporación y eventual establecimiento de muchos de los pasajeros en el lugar y con ellos aparecieron nuevos elementos culturales en la vida de los residentes al demandar productos y manufacturas ajenas a la región así como materiales de construcción prefabricados e industrializados. Debido a esta interacción cultural, social y económica entre los extranjeros y los residentes de Ensenada, se generó un espacio marítimo particular, el de Ensenada-San Diego, constituyendo un *hinterland* natural.

La mayoría de los visitantes que llegaron, por vía marítima, procedían del sur de California. Los pasajeros que arribaron en embarcaciones procedentes del extranjero, se les

registró con la fecha de llegada en la aduana. Entre otras cuestiones se indagaba por su nacionalidad, lugar de procedencia y destino final al arribar y salir del puerto.

Es por ello que en el caso de Ensenada, la mayoría de los pasajeros que arribaron y salieron del puerto lo hicieron debido a la conexión comercial, social y económica que tuvieron en la zona. Esto no quiere decir que no se hayan movido migrantes por el puerto. En la tabla 32, mostramos la entrada y salida de pasajeros migrantes en el año fiscal de 1910 a 1911, en donde el puerto de Ensenada, junto con Manzanillo, fueron los puertos que recibieron más migrantes, después de Mazatlán, en el Pacífico mexicano.

Tabla 32. Entrada y salida de migrantes por los puertos mexicanos del Pacífico entre 1910 y 1911.

Puertos del Pacífico	Llegadas	Salidas	Inmigrantes	Emigrantes
<i>Ensenada</i>	<i>109</i>	<i>102</i>	<i>7</i>	<i>ND</i>
Mazatlán	55	19	36	ND
Salina Cruz	41	48	ND	7
Manzanillo	12	5	7	ND
Acapulco	5	5	ND	ND
Bahía Magdalena	2	3	ND	1
San Blas	2	1	1	ND
San Benito	2	ND	2	ND
Guaymas	ND	1	ND	ND
Total	228	184	53	8

Fuente: Elaboración propia basada en la Estadística sobre migración en los puertos y fronteras de la República Mexicana. AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Gobernación.

A Ensenada arribaban la mayoría de los navíos que transportaron migrantes rumbo a California, los cuales se embarcaban en los distintos puertos de la nación ubicados en el Pacífico. Como se puede apreciar en la anterior tabla, llegaron 109 pasajeros y salieron 102, siendo solo siete personas las que migraron a Ensenada; el resto siguió su rumbo hacia California.

Para darnos una idea general del movimiento de pasajeros efectuado por Ensenada presentamos las tablas 33 y 34 con información recabada por el personal de la aduana marítima

en los años de 1910, 1911 y 1912. Aclaremos que utilizamos información de solo algunos meses por estar incompleta las fuentes consultadas.³⁴⁴

Tabla 33. Cuadro de pasajeros que llegaron a México por los puertos mexicanos del Pacífico entre 1910 y 1912.

Lugar de entrada	General	Hombres	Mujeres
Manzanillo	3630	3589	41
Ensenada	2552	1928	624
Salina Cruz	1542	1257	285
Mazatlán	533	413	120
Acapulco	127	110	17
Guaymas	44	41	3
La Paz	38	20	18
San Benito	27	24	3
San Blas	26	20	6
Topolobampo	6	5	1
Bahía Magdalena	3	3	ND
Total	8528	7410	1118

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos del movimiento de pasajeros de los puertos del Pacífico mexicano, 1910-1912, encontrados en el AD-IIIH-UABC, colección AGN, serie Gobernación.

Tabla 34. Cuadro de pasajeros que salieron de México por los puertos mexicanos del Pacífico entre 1910 y 1912.

Lugar de salida	General	Hombres	Mujeres
Ensenada	3017	2041	976
Salina Cruz	1490	1114	376
Mazatlán	923	525	398
Manzanillo	444	325	119
Guaymas	163	162	1
Acapulco	110	94	16
San Blas	37	26	11
La Paz	33	21	12
Bahía Magdalena	21	18	3
Topolobampo	12	11	1
San Benito	1	1	ND
Santa Rosalía	1	1	ND
Total	6252	4339	1913

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos del movimiento de pasajeros de los puertos del Pacífico mexicano, 1910-1912, encontrados en el AD-IIIH-UABC, colección AGN, serie Gobernación.

³⁴⁴ En la tabla 18 se utilizaron datos extraídos de los meses de agosto, octubre y diciembre de 1910; marzo, abril, junio, julio, agosto y diciembre de 1911; y enero, febrero y mayo de 1912. En la tabla 19 se utilizaron datos extraídos del mes de agosto de 1910; los meses de febrero, marzo, abril, junio, agosto, septiembre y diciembre de 1911; y febrero, marzo, abril, mayo y junio de 1912.

Como se ve en ambas tablas, Ensenada tuvo gran movimiento de entrada y salidas de pasajeros por el puerto. En relación a la llegada de pasajeros, ocupa el segundo lugar de los once puertos contabilizados en la zona del Pacífico; y el primer lugar de salidas de pasajeros para el mismo periodo. Un dato significativo es el movimiento de mujeres por el puerto ensenadense. En ambos casos el movimiento de féminas fue muy superior por Ensenada en comparación con los otros puertos del Pacífico mexicano. Esto se debe a que muchas mujeres viajaron, desde California acompañando a sus esposos que usualmente iban a revisar las inversiones que mantenían en el espacio marítimo bajacaliforniano. Además, era común que las mujeres ensenadenses viajaran al sur de California a realizar compras y visitar a familiares durante algún tiempo.

Pero en 1911, muchas mujeres, así como hombres, viajaron entre Ensenada y San Diego por el movimiento armado que se suscitó en la región. Iniciada la Revolución Mexicana, en Baja California en 1911 se desató un movimiento armado de hombres procedentes en su mayoría de California. El 1 de febrero, *Los Angeles Examiner*, se refirió a los combatientes de Mexicali como “filibusteros” y, dos días después, los describió como “invasores” que intentaban tomar Ensenada a fin de tener un puerto a través del cual pudieran operar las expediciones filibusteras procedentes de los Estados Unidos,³⁴⁵ teniendo como resultado el incremento del movimiento de pasajeros de Ensenada hacia el sur de California como se aprecia en la tabla 35.

³⁴⁵ Lowell L. Blaisdell, *La revolución del desierto Baja California, 1911*. México, Universidad Autónoma de Baja California, 2005, p.103

Tabla 35. Cuadro comparativo del movimiento de pasajeros vía marítima en Ensenada entre 1910 y 1912.

Ensenada	Llegadas	Salidas	Hombres	Mujeres
Agosto de 1910	141	191	250	82
Enero de 1911	ND	102	79	23
Febrero de 1911	80	209	200	89
Marzo de 1911	51	126	127	50
Abril de 1911	70	132	139	63
Mayo de 1911	ND	502	263	239
Junio de 1911	199	111	192	98
Julio de 1911	258	ND	181	77
Agosto de 1911	199	133	246	86
Septiembre de 1911	ND	205	134	71
Diciembre de 1911	263	202	341	124
Febrero de 1912	467	429	672	224
Mayo de 1912	172	127	224	75

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos del movimiento de pasajeros de los puertos del Pacífico mexicano, 1910-1912, encontrados en el AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Gobernación.

Como se observa en la tabla anterior, arribaron 1,120 personas al puerto, en contraste, salieron 1,722 en 1911. Obsérvese que en el mes de febrero se produjo una mayor salida de personas en comparación con las que llegaron al puerto, casi del doble, debido posiblemente a la noticia de que Mexicali había caído en manos de los filibusteros. La lejanía y la dificultad para tener noticias seguras y frecuentes hicieron creer que en cuestión de días, los alzados podían arribar a Ensenada y algunos pobladores huyeron a San Diego.

En los meses de marzo, abril y mayo continuó siendo mayor la salida de pasajeros por el puerto, en comparación con los que arribaron. Después de la toma de Tijuana, en mayo de 1911, fue cuando se produjo un flujo mayor, 502 personas salieron de Ensenada por distintos navíos rumbo a San Diego.³⁴⁶ Con la derrota de los hombres armados, un mes después, poco a poco,

³⁴⁶ En el mes de mayo, debido a la ocupación de Tijuana, gran parte de la población de Ensenada salió vía marítima rumbo a San Diego para refugiarse de un posible ataque contra la población. El hecho de que Tijuana fuese tomada, aseguró en la mente de los ensenadenses, que el puerto sería el próximo en caer, por lo cual muchas personas huyeron. En las listas de emigración del mes de mayo, aparecen los apellidos de rancheros y residentes del puerto, como los Crosthwaite, Machado, Gilbert -esta familia rentó un barco especial en San Diego para que fuera por ellos a Ensenada-, Goldbaum, Jaussand, Barrón, Caballero, Vizcarra, Romero, Cota, tanto hombres como mujeres. Los

regresaron los ensenadenses y los inversionistas extranjeros al puerto. El traslado de personas vuelve a la constante para mayo de 1912, como solía registrarse dos años atrás.

En resumen, el puerto de Ensenada en Baja California y el de San Diego en California, aprovecharon y fortalecieron la ruta y el espacio marítimo no sólo para mover mercancías entre ambos países, sino también para aprovechar un corredor con movilidad segura en casos de emergencia o eventos coyunturales como lo fue durante los meses de la Revolución Mexicana en esta región. Asimismo, como se logra apreciar en este capítulo, la aduana marítima jugó un papel predominante en la región como la agencia reguladora del tráfico mercantil y de pasajeros entre el espacio marítimo bajacaliforniano y el sur de California. Dicha agencia se encargó de registrar las mercancías que se importaron o exportaron, cobró los derechos relativos a los movimientos de mercancías e impuso las sanciones respectivas cuando no se acataron los trámites y reglas correspondientes para mover efectos. Además, sirvió a la dinámica comercial binacional al llevar un control sobre los recursos, manufacturas y personas que se movieron en la región de estudio.

estadounidenses también son numerosos e incluso algunos apellidos de rusos figuran en la lista, como Rudametkin, Valoff y Kobsoff. El 13 de mayo más de ciento cuarenta ensenadenses desembarcaron en San Diego, entre ellos el presidente municipal de Ensenada, el comerciante Manuel Labastida, que debido a este hecho renunciaría a la presidencia municipal tiempo después por el disgusto ciudadano de no haberse quedado a defender la población. Marco Antonio Samaniego López. *Nacionalismo y revolución: los acontecimientos de 1911 en Baja California*, Tijuana, Universidad Autónoma de Baja California, 2008, pp.522-523.

Conclusiones

En el desarrollo de esta tesis se describieron las diferentes actividades comerciales que se suscitaron en el espacio marítimo bajacaliforniano entre 1887 y 1914. En dicha exposición se relató cómo se llevó a cabo la colonización del norte de la península de Baja California, ligada a la economía creciente del sur de California, y cuáles fueron los principales factores para que se llevara a cabo.

Al trabajar una región binacional, fue indispensable conocer las actividades comerciales que se suscitaron en ambos lados de la frontera para entender por qué se llevaron a cabo distintas inversiones en la región que compete este estudio. Es por ello que las fuentes estadounidenses fueron de gran ayuda ya que nos proporcionaron datos cuantitativos que nos eran imposibles conseguir en territorio nacional y fueron complementarios para los que conseguimos y trabajábamos en México.

Mediante un análisis cuidadoso de toda la información que trabajamos a lo largo de esta tesis, ofrecimos un enfoque que además de descriptivo fuera interpretativo para entender la importancia del estudio del espacio marítimo en Baja California y California. En los siguientes dos apartados destacamos los resultados más importantes de esta investigación.

La regulación del tráfico mercantil en el espacio marítimo bajacaliforniano

En la dinámica comercial del espacio marítimo fue importante regular el tráfico mercantil que se suscitó. En la región, dos puertos fueron los que resultaron mayormente beneficiados por la conexión marítima que se dio por el comercio costero, el puerto de Ensenada en Baja California, México, y el de San Diego en California, EEUU. Los dos puertos aprovecharon y fortalecieron el espacio marítimo donde movieron mercancías y pasajeros entre ambas naciones.

El espacio marítimo de Baja California se conformó gracias al desarrollo del Estado de California, EEUU, sobre todo, el de sus sectores pesqueros, agrícolas y mineros. Para los comerciantes del sur de California, especialmente aquellos radicados en el puerto de San Diego, resultó beneficioso establecer rutas de transporte marítimo hacia Baja California con la finalidad de propiciar el comercio costero con los asentamientos poblacionales en el norte de la península de Baja California y asimismo, explotar los recursos naturales que se encontraban en sus cercanías.

A partir del intercambio de mercancías y por ser el poblado de mayor predominancia, así como la capital del Distrito Norte de la Baja California entre 1882 y 1915, Ensenada se convirtió en el centro distribuidor de enseres de toda clase a las poblaciones asentadas a sus alrededores. El empeño en infraestructura comercial en su puerto, que conectaban a sus pobladores con el exterior, fue debido al ineficiente transporte y vías de comunicación terrestres en la península, teniendo como resultado que la vía marítima fuera la más factible, rápida, segura y eficaz para mover toda clase de recursos, manufacturas y pasajeros.

Con el incremento de estos últimos en la región, la aduana marítima en Ensenada, regularizó el movimiento de efectos y pasaje llegados en el puerto, así como al de sus secciones aduaneras adyacentes, e intentó llevar un control de todo lo que salió y entró al espacio marítimo bajacaliforniano, no siempre con los mejores resultados. La aduana marítima jugó un papel predominante en la región como la agencia reguladora del tráfico mercantil y de pasaje entre el espacio marítimo bajacaliforniano y el sur de California.

Dicha agencia se encargó de registrar las mercancías que se movieron en la región, cobró los derechos relativos a los movimientos de mercancías e impuso las sanciones respectivas, cuando le fue posible, al no acatarse los trámites y reglas correspondientes para mover los

distintos efectos. Además, sirvió a la dinámica comercial binacional al llevar un control sobre los recursos, manufacturas y personas que se movieron en la región de estudio entre 1887 y 1914.

Con esta investigación nos fue posible conocer el funcionamiento de la aduana marítima y el papel que jugó desde su creación en la región, así como algunas de sus funciones y empleados que laboraron en ella y en sus secciones aduaneras dependientes. Al traer a la luz las condiciones precarias bajo las que laboraba el personal de la aduana marítima, entendimos por qué resultaba tan fácil introducir y sacar mercancías a los asentamientos poblaciones costeros de Baja California sin pagar las cuotas necesarias. Asimismo, vigilar la extensión geográfica bajo su jurisdicción resultaba imposible por carecer de los elementos necesarios por lo que se concentraban mayormente en hacer detenciones en el puerto de Ensenada, por ser la base de operaciones de la aduana marítima. Gracias a esta investigación pudimos afirmar que la aduana marítima ayudó al desarrollo del puerto de Ensenada, ya que debido al tráfico de mercancías y lo recaudado por la aduana, se sugiere que hubo cierta estabilidad y control sobre el movimiento mercantil en la región.

Una problemática que surgió fue la falta de datos cuantitativos sobre el movimiento de mercancías que entraron o salieron por la aduana marítima y sus secciones aduaneras, debido a que muchos de ellos se perdieron con el pasar de los años o bien, no se conservaron de ninguna forma. Entonces, el hecho de ubicar datos sobre empresas particulares fueron valiosos porque logramos rescatar el origen y destino de algunos de ellas como el caso de la Ensenada Woolen Mill, una compañía manufacturera que tuvo mediano éxito en la región y movió sus productos a mercados exteriores a la región, gracias al transporte costero y la vecindad con Estados Unidos. Esperemos que el movimiento de manufacturas y mercancías, así como sus problemáticas de traslado, sirvan de fuente para investigaciones ulteriores.

En cuestión del tonelaje que se movía dentro de y fuera del espacio marítimo bajacaliforniano, sólo pudimos exponer el caso del movimiento suscitado en 1911, debido a la ausencia de fuentes. Aun así, podemos inferir que hubo un flujo constante de cargamento entre los puertos de San Diego y Ensenada por encima de las 50,000 toneladas por año en la década de 1910, pero se necesita una investigación más exhaustiva para poder precisar esto último.

Asimismo pudimos constatar que hubo un número elevado de pasajeros que se trasladaron a bordo de distintos navíos, entre el sur de California y el espacio marítimo bajacaliforniano, donde en el puerto Ensenada se registró un mayor movimiento de entrada y salidas de pasajeros con respecto a otros puertos mexicanos de la zona del Pacífico. La razón de esta predominancia de pasajeros fue debido a la vecindad con California, como expusimos en el caso de las pasajeras, cuya presencia en Ensenada fue superior en comparación con los otros puertos del Pacífico mexicano.

Estos datos fueron indispensables ya que permiten ver como se dio la comunicación e interacción entre el espacio marítimo bajacaliforniano y el sur de California mediante el transporte costero. Los dos asentamientos poblacionales mayormente beneficiados por esta interacción, en ambos lados de la frontera, fueron los puertos de San Diego y Ensenada. El puerto de San Diego ha estado ligado históricamente con Baja California desde antaño y para mediados del siglo XIX empezó a convertirse en el eje y lugar central para la posterior creación del espacio marítimo bajacaliforniano que se formó debido a la colonización del territorio.

La distancia del espacio marítimo bajacaliforniano, con respecto a los del centro de México, propició que se relacionaran más con los puertos californianos, en especial San Diego, el cual contribuyó al crecimiento de los puertos bajacalifornianos, funcionando así como una región única. Este cambio se dio en el periodo de estudio (1887-1914) cuando San Diego se

convirtió en el lugar central y eje de la región y, los asentamientos bajacalifornianos de Ensenada, San Quintín e isla de Cedros fueron su área de influencia o *hinterland* natural. Podemos argumentar que hubo un crecimiento económico asociado a la navegación comercial marítima en Baja California debido al constante flujo de mercancías y personas que se movieron hacia California, forjando la actividad comercial marítima en el Pacífico mexicano. Como resultado de esto, el puerto comercial predominante en el norte de la península de bajacaliforniana fue el de Ensenada que, debido a su cercanía contigua a la frontera con Estados Unidos, se establecieron distintos comercios y comerciantes de diferentes nacionalidades en el puerto.

La explotación de recursos y el movimiento de embarcaciones

Uno de los objetivos de esta investigación fue conocer cuántos navíos circularon en el espacio marítimo bajacaliforniano. Nos fue indispensable conocer qué tipo de embarcaciones y cuántas de ellas realizaron el movimiento de traslado de mercancías, manufacturas y pasaje en la región para tener una noción sobre el tráfico marítimo, así como su frecuencia en la zona. La finalidad era conocer el desarrollo del transporte costero entre el sur de California y el norte de Baja California y los resultados que obtuvimos fueron mejores de los que esperamos.

Por medio de esta investigación pudimos identificar 292 navíos que se movieron entre el sur de California y el espacio marítimo bajacaliforniano entre 1887 y 1914. Aunque el número de navíos pudiese resultar bajo para un periodo de 27 años, si lo comparamos con los que circularon en los grandes puertos de México durante los mismos años, cambia el panorama si se toma en cuenta el número de viajes realizados. En un periodo aproximadamente de seis años, navíos de distintas clases entraron y salieron del puerto de Ensenada 802 veces por lo cual podemos

suponer que en 27 años entraron al puerto más de 3,000 veces distintas embarcaciones, propiciando así el comercio costero y flujo de pasajeros. Esta suposición se puede reforzar al hacer un estudio complementario para medir solamente la frecuencia con que un navío se movía semanalmente entre los puertos de San Diego y Ensenada, en el mismo periodo de nuestra investigación, pero no fue el objetivo central de esta tesis.

Aun así, al tener identificados a casi 300 navíos en la región, se puede afirmar que el espacio marítimo bajacaliforniano fue una región dinámica comercialmente donde las tripulaciones de distintas embarcaciones produjeron una interacción social y económica por los recursos, efectos y pasajeros que se movieron y traficaron en la zona. Además, con estas embarcaciones podemos desmentir el mito histórico local que se tenía de sólo un puñado de navíos encargados del movimiento comercial mercantil en la región y aunque el puerto de Ensenada se consideró puerto de altura en el periodo que centramos la tesis, sirvió más bien como puerto de escala o atraque al ser el punto central de operaciones comerciales para la gran mayoría de navíos que transitaban por espacio marítimo de Baja California.

Asimismo, al rescatar la trayectoria del vapor *St. Denis*, el cual estuvo en funciones por más de 10 años en la zona, pudimos conocer algunas características de cómo se realizaba el traslado entre los puertos bajacalifornianos y los del sur de California. La finalidad de rescatar la trayectoria de un navío en la región es resaltar la importancia de estudiar la historia marítima bajacaliforniana, vista desde la perspectiva del tráfico de navíos, dado que muchos de los sucesos comerciales y sociales se llevaron a cabo gracias a la exploración y traslado realizado por distintas embarcaciones en la región y, mediante ellos, se pudieron conectar e interactuar los poblados costeros de la península con el exterior. Además, debido a que desde California

zarparon la gran mayoría de navíos identificados en la investigación, no se encuentran documentados en las fuentes nacionales, al igual que sus rutas o itinerarios.

Asimismo, la vecindad con California y el auge migratorio chino suscitado en este territorio, tuvo como resultado que aparecieran pequeños barcos denominados juncos, ajenos a la región y en México en general, los cuales se usaron oportunamente para la recolección de distintos recursos naturales de forma eficaz e ilícita en Baja California. Los juncos pudieron navegar en aguas bajacalifornianas gracias a su cercanía con Estados Unidos, los cuales los hacen únicos en la historia marítima de México y dignos de investigar más a fondo.

Al rescatar la movilidad del transporte costero en la región y la cantidad aproximada de navíos y traslados que se dieron en este periodo, así como el lugar de procedencia y destino de muchos de ellos, pudimos conocer como los recursos que movieron. La importancia de conocer qué tipos recursos fueron los que se explotaron y traficaron hacia California, permite una visión general de la repercusión del comercio mercantil marítimo, donde el insular, en el espacio marítimo bajacaliforniano, fue de significación a los sectores agrícolas, pesqueros y mineros del sur de California.

Por esta razón se tomó en consideración el conjunto de islas adyacentes a la península de Baja California en el Pacífico, por ser los lugares, así como sus cercanías, donde se llevaba a cabo la explotación de distintos recursos naturales, incrementando las relaciones sociales y comerciales entre las poblaciones del norte de la península de Baja California y las de sur de California. La explotación y recolección de recursos naturales en las islas bajacalifornianas del Pacífico se dio por la expansión comercial de California, suscitada por una alta migración desde mediados del siglo XIX y principios del XX, con lo que la agricultura, pesca y minería se expandieron con la llegada de distintas personas a su territorio.

La convergencia de todos estos factores que expusimos a lo largo de la tesis, nos llevó a afirmar que entre 1887 y 1914 el sur de California y el norte de Baja California se enlazaron vía marítima, por el tráfico comercial costero efectuado entre sus respectivos puertos. El crecimiento económico y demográfico del estado de California desde mediados del siglo XIX creó nuevos asentamientos poblacionales que demandaron recursos naturales y materias primas, que introdujeron por sus puertos y aduanas marítimas, teniendo como resultado una integración paulatina del espacio marítimo entre las dos Californias con el correr de los años.

A su vez, la vecindad con el territorio de Baja California propició un espacio en el que era factible explotar e impulsar el comercio que contribuyó al desarrollo de California. Mediante el traslado de mercancías, que con el tiempo potenció el intercambio, la navegación y el enlace marítimo costero de los puertos de Baja California con los de California, se facilitó el comercio regulado, el contrabando, el atraque de navíos y el traslado de personas. El resultado fue que el puerto de San Diego, ubicado en el sur de California, se convirtió en el nodo central de la zona, al grado de conformar un *hinterland* binacional con el espacio marítimo bajacaliforniano.

Para finalizar, podemos argumentar que el constante flujo de mercancías y personas hacia California, en la segunda mitad del siglo XIX, forjó la actividad comercial marítima en el Pacífico mexicano. Gracias a esto el transporte marítimo se incrementó en los poblados costeros mexicanos y siguió aumentando por las olas de migrantes que hicieron el recorrido hacia Estados Unidos, vía marítima.

La introducción de nueva tecnología en las rutas del Pacífico fue determinante en la expansión comercial de los puertos mexicanos que se convirtieron en mercados regionales de importancia para el comercio de México. Con la inauguración de la ruta entre San Francisco y

Panamá en 1840, los puertos mexicanos se incorporaron a este sistema, cuya expansión tuvo importantes repercusiones en la apertura comercial de nuevas regiones.

En relación al Pacífico, la mayoría de los navíos que circularon en la región fueron estadounidenses, principalmente salidos de California. Con ellos se propició el transporte y comercio exterior bajo las actividades marítimas y portuarias que poco a poco recibieron impulso al establecerse nuevos espacios marítimos derivado de un creciente comercio interregional.

Pero la distancia del espacio marítimo bajacaliforniano con el resto de los puertos del Pacífico mexicanos, propició que el puerto de Ensenada se relacionarían más con los puertos californianos, en el de especial San Diego, mismo que contribuyó al crecimiento de los puertos bajacalifornianos, funcionando así como una región única. Esto fue posible en la última década de 1890, cuando San Diego se convirtió en el lugar central y eje de la región y los asentamientos bajacalifornianos de Ensenada, San Quintín e isla de Cedros, fueron absorbidos a su área de influencia o *hinterland* natural.

En el caso del comercio costero e insular, muchos de sus recursos fueran saqueados y vendidos en el mercado estadounidense, debido la falta de vigilancia en el gran espacio marítimo de Baja California, a la distancia de los centros poblacionales respecto a las islas y la falta recursos para vigilar y controlar el contrabando, a pesar de las reclamaciones de las autoridades locales y consulados mexicanos en California.

La separación de California y Baja California por la línea divisoria internacional y la falta de vigilancia del gobierno mexicano en relación al comercio marítimo en esta región, repercutió en la navegación marítima y en las actividades económicas que requerían esta forma de transportación, al darse el contrabando de recursos y mercancías por la vía marítima en Baja California por navíos extranjeros. Esto último nos hace reflexionar sobre la importancia de

estudiar la frontera marítima de Baja California con Estados Unidos por ser una frontera natural, porosa, carente de una vigilancia constante y de fácil movilidad en todo el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX por navíos extranjeros. Al estudiar los procesos históricos, sociales, económicos, políticos y culturales conectados por el mar, podremos tener una visión general de la dinámica de las poblaciones bajacalifornianas en el tránsito de siglos que, aun cuando no estuvieron asentadas contiguas a la línea divisoria entre México y Estados Unidos, si lo estuvieron, algunas de ellas, por medio del Pacífico. Es un tema que requiere mayor atención en la historiografía bajacaliforniana.

Con el estallido de la Revolución Mexicana en 1910, se vinieron abajo algunas de las actividades dentro del sector marítimo bajacaliforniano pero aun así, siguieron existiendo las relaciones comerciales entre California, EEUU y Baja California, México, lo cual esperamos se analice en futuras investigaciones y así se empiece a estudiar, de forma considerable, la historia marítima de Baja California.

GLOSARIO

SIGLAS

AGN	Archivo General de la Nación
AHEBC	Archivo Histórico del Estado de Baja California
CIMC	Cedros Island Mining Company
CIMMCSO	Cedros Island Mining and Milling Company of San Diego
EMC	Esperanza Mining Company
EWM	Ensenada Woolen Mills
IIH	Instituto de Investigaciones Históricas
NARA	National Archives at Riverside
ND	No hay datos disponibles
SDHCLA	San Diego History Center Library and Archives
UABC	Universidad Autónoma de Baja California

TÉRMINOS Y DEFINICIONES

A la deriva: Embarcación u objeto cualquiera que flota sin gobierno a merced del viento y las corrientes. / Al garete.

Alijar: Aligerar la carga de una embarcación. Maniobra para la transferencia de carga del muelle a un buque y de un buque al muelle, o de embarcación a embarcación.

Altamar: Situación en el mar, lejos de las costas.

Atracadero: Lugar donde puede atracarse sin peligro.

Atracar: Amarrar un barco a otro, a un muelle, o a una boya, etc. a los efectos de embarcar o desembarcar personas o cosas.

Bahía: Entrada grande del mar en la costa, poco profunda y de gran amplitud. Puede servir de abrigo a las embarcaciones.

Balandra: Embarcación a vela de un palo, similar al cúter, pero generalmente dedicada a fines comerciales, por lo que sus líneas no son tan afinadas.

Ballenera: Embarcación ligera de dos proas.

Barco: Cualquier construcción cóncava, de cualquier tamaño, movida por cualquier procedimiento, destinada a la navegación.

Boca: Parte de la costa que forma la entrada de un puerto o río.

Bodega: Espacio bajo cubierta destinado a la carga. / Estructura o depósito para guardar mercancías con riesgos mínimos en los puertos.

Borda: Canto superior del costado de un buque. Parte comprendida entre la cubierta y la regala (por encima de la obra muerta).

Buque: Barco.

Buque de carga general: Toda embarcación destinada al transporte de mercancías generales.

Buque de pasaje: Embarcación diseñada para transportar más de 12 pasajeros.

Buque frigorífico: Embarcación especializada para el transporte de productos perecederos que requieren refrigeración.

Buques para cargas a granel o graneleros: Embarcación de construcción especial para transportar grandes volúmenes de cargas sueltas, tales como granos y minerales.

Buques para cargas rodantes: Embarcación diseñada y construida con rampas de acceso, particularmente adecuadas para cargar y descargar y/o transportar unidades de arrastre o cualquier tipo de vehículo.

Buque pesquero: Embarcación utilizada para la captura de especies marinas.

Cabotaje: Navegación o tráfico que se hace de puerto a puerto por las inmediaciones de la costa y tomando por guía principal los puntos conocidos de ésta.

Calado: Amplitud vertical de la parte sumergida del buque, o sea, la distancia entre la parte más baja del barco y la línea de flotación. Profundidad media de un río navegable, puerto, fondeadero, etc. Altura que alcanza la superficie del agua sobre el fondo.

Camarote: Compartimiento destinado para dormitorio o habitación en las embarcaciones.

Casco: Cuerpo del buque, sin máquinas, arboladura ni pertrechos.

Compartimiento: Cada uno de los espacios en que está subdividida interiormente la embarcación.

Coque: El coque es un combustible sólido ligero y poroso que resulta de calcinar ciertas clases de carbón mineral.

Corriente: Movimiento de las aguas del mar o de un río en una dirección determinada.

Corriente de marea: Flujos marinos superficiales, periódicos, producidos por las mareas. Son débiles en altamar pero cerca de la costa pueden adquirir mayores velocidades; se dividen en corrientes de flujo y de reflujos.

Costa: Extensión de tierra a orilla de la mar, de anchura indefinida, que se extiende hasta el primer cambio notable en el aspecto del terreno.

Chubasco: Aguacero con mucho viento.

Derecho portuario: El pago que hace una embarcación por la entrada, estadía y uso de las instalaciones de un puerto.

Descargar: Retiro de bienes o mercancías de un medio de transporte marítimo o terrestre para depositarlas en cualquier lugar de la parte terrestre del recinto portuario u otros medios de transporte marítimos o terrestres. Acción de depositar aguas residuales o residuos sólidos provenientes de embarcaciones en cuerpos de agua o estaciones de recepción, realizada en condiciones normales de operación.

Desembarcadero: Lugar destinado a desembarcar.

Desembarcar: Sacar efectos de a bordo y llevarlos a tierra. También aplicable a personas.

Dragado: Operación que consiste en excavar bajo el agua para limpiar el fondo de los puertos, canales, dársenas, ríos, lagos, etc.

Embarcación: Toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.

Embarcadero: Lugar destinado al embarque de personas y efectos.

Embarcar: Meter efectos en una embarcación. Aplicable a personas y al agua que pudiese alcanzar la borda.

Ensenada: Entrante en la tierra que forma seno, y sirve de abrigo a las embarcaciones. Cuando es pequeña se llama ancón, y antiguamente angra.

Escala: Puerto o paraje donde tocan de ordinario las embarcaciones durante el viaje.

Estiba: El acomodo de bienes o mercancías en bodegas de un buque o en lugares de almacenamiento en tierra.

Estibador: El que hace la estiba a bordo o en tierra.

Faro: Torre alta o estructura construida en un sitio elevado, con luz en su parte superior, para que durante la noche sirva de señal y aviso a los navegantes y de día la propia estructura cumpla con esta función.

Fletar: Acción por la cual el propietario o fletante se compromete a poner una embarcación a disposición del fletador, que a su vez se compromete al pago de una cantidad denominada flete. / Alquilar un barco o parte de él mediante contrato de fletamento, para transportar personas y mercancías.

Flete: Precio pagado por el transporte de mercancías o por el fletamento de una embarcación.

Flota: Conjunto de embarcaciones.

Fondear: Lugar seguro para fondear.

Fondeo: Forma en que se dispone el o las anclas al fondear.

Fondo: Parte interior del casco. Parte de la corteza terrestre cubierta por las aguas.

Fragata: Embarcación de tres palos (trinquete, mayor y mesana) y aparejo de velas cuadras.

Garete: Cuando la embarcación sin propulsión ni gobierno, se desplaza de acuerdo a la acción del viento, olas o corrientes.

Goleta: Una goleta es un buque de dos palos con el aparejo formado por velas de cuchillo, es decir, velas dispuestas en el palo siguiendo la línea de proa a popa en vez de montadas en vergas transversales como las velas cuadras y tiene características funcionales parecidas al bergantín, del que se diferencia principalmente por su aparejo. Es un buque capaz de alcanzar gran velocidad y se empleó de forma parecida al bergantín, aunque por su menor tamaño se destinaba más a actividades mercantes de cabotaje. El aparejo de cuchillo requiere menos personal para su manejo. Las goletas solían ser de menor desplazamiento que los bergantines, aunque también las hubo de más tonelaje que se emplearon en navegación entre continentes y en algún caso hasta de tres palos. Embarcaciones con variantes del aparejo de la goleta, además del bergantín-goleta son la goleta de gavias, denominada así por llevar gavias (velas cuadras en la parte superior del palo mayor) o la de velachos.

Junco: Embarcación usada en China.

Lancha: Barca grande de vela y remo, a veces con motor, que se emplea para servicios auxiliares de los barcos, dentro de los puertos y para el transporte entre puertos de la misma costa. Específicamente, la mayor de las embarcaciones de servicio de un buque.

Manifiesto de carga: Es la relación de las mercancías que transporta una embarcación.

Marea: Cambio periódico de nivel del mar, producido principalmente por las fuerzas de marea que ejercen la Luna y el Sol. La presión atmosférica también influye, hasta 15cm. Estas mareas se denominan mareas meteorológicas.

Mareo: Malestar causado por el movimiento de un barco en el mar, el otro vehículo o por una enfermedad; es caracterizado por náuseas, vértigos, vómitos, palidez, sudoración y, a veces, desmayo.

Marinero: El que entiende el arte de la marinería.

Marino: Lo que pertenece al mar.

Mástil: Cada uno de los palos verticales que soportan el velamen.

Milla náutica o marina: Unidad de longitud, equivalente a un minuto de arco terrestre tomado sobre el ecuador, o sea a 1.852 metros. Es equivalente a la tercera parte de la legua marina. Difiere de la milla terrestre, que equivale a 1609,34 metros aproximadamente.

Muelle: Construcción levantada a orillas de un río o alrededor de una dársena, o a lo largo de la costa y que sirve para que los barcos puedan atracar.

Naufregar: Hundirse, irse a pique un barco por cualquier accidente.

Navegación: Es la ciencia y el arte de determinar la posición del barco y de conducirlo de un lugar a otro con seguridad y exactitud. / La acción de navegar. / El viaje que se hace con el barco. / El tiempo que dura el viaje.

Navegar: Desplazarse por el agua una embarcación.

Naviero o empresa naviera: Persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión.

Navío: Barco grande, con más de una cubierta. Se daba también este nombre al barco de guerra de tres mástiles y velas cuadradas, con dos o tres cubiertas y otras tantas baterías de cañones.

Neblina: Vapor de agua menos denso que la niebla.

Niebla: Vapor de agua que cierra toda visibilidad, haciendo peligrosa la navegación.

Ola: La elevación o prominencia de la superficie del agua agitada por el viento u otra causa y que está animada de movimiento ondulatorio, es decir, con uno aparente de traslación y otro verdadero circular.

Pailebote: Goleta de gran tamaño, sin gavias en los mástiles, muy rasa y fina.

Persistencia del viento: Se llama persistencia del viento al número de horas que ha soplado en la misma dirección.

Picada: El mar cuando está agitado.

Puerto: Lugar seguro en la costa, defendido del viento y del mar, con fondeadero para los buques y embarcaciones.

Remolino: Movimiento circular de las aguas o el viento.

Resguardo: Distancia prudencial a las salientes de la costa o a un sitio peligroso.

Rompeolas: Estructura avanzada en el mar que tiene por objeto producir la rotura de la ola anulando de esta forma la energía de la misma, y así abrigar y proteger una zona costera, puerto, bahía, fondeadero, dársena o atracadero, del oleaje y el azolve.

Sloop: Balandra, embarcación con aparejo formado por un solo palo, con vela de proa y mayor.

Stamp Mill: Un *Stamp Mill*, que viene del verbo *stamp* o pisar fuerte, era un Molino triturador mecánico, ruidoso, pesado y difícil de operar. Los *stamps* eran pesas de metal que eran alzadas y luego dejadas caer en el mineral por medio de un cigüeñal. El mineral triturado se refinaba por medio de procesos de cianuro o mercurio. Después de este proceso, el mineral se reducía al tamaño de grava y resbalaba a las placas mecánicas debajo de la batería donde se le vertía agua. Los *stamps* eran alzados en secuencia y dejados caer usando la gravedad para pulverizar lo más posible el mineral. Usualmente la batería del molino consistía de 5, 10 o 20 *stamps* y de ahí su nombre.

Temporal: Estado del mar con vientos de gran fuerza; borrasca. / Viento de entre 34 y 40 nudos según la Escala de Beaufort también denominado viento duro.

Temporal duro: Viento de entre 48 y 55 nudos según la Escala de Beaufort.

Temporal fuerte: Viento de entre 48 y 55 nudos según la Escala de Beaufort también denominado viento duro.

Tonelada de registro: Tonelada Moorson.

Tonelada Moorson: También denominada Tonelada de registro. Unidad de volumen con la que se mide el arqueado de una embarcación. Equivale a 100 pies cúbicos ó 2,83 m³.

Tonelaje de registro bruto: Es la capacidad en toneladas Moorson (100 pies cúbicos = 2,83 m³) de los espacios del casco bajo o sobre la cubierta, capaces para recibir carga, pertrechos, dotación, pasaje, consumos, etc.

Tonelaje de registro neto: Es la capacidad en toneladas Moorson deducida del Tonelaje de Registro Bruto, del que se descuentan los espacios sin utilidad comercial, como son los de máquinas, tripulación, etc.

Transbordar: Pasar personas u objetos de un barco a otro.

Tripulación: Gente de mar que lleva una embarcación para su maniobra o servicio.

Varar: Encallar un barco en la costa o un bajo.

Vapor: Un buque de vapor, a menudo referido como un vapor, es un barco que es propulsado por una o más máquinas de vapor que normalmente conducen (vuelta) hélices o ruedas de paletas.

Vela: Superficie formada por la unión de varios paños por medio de costuras y que izada en los mástiles aprovecha la fuerza del viento para impulsar la embarcación.

Velero: Barco cuyo principal medio de propulsión son sus velas.

Yate: Embarcación dedicada exclusivamente a la navegación deportiva. Puede ser de vela o de motor.

FUENTES CONSULTADAS

ACERVOS DOCUMENTALES

Acervo Documental del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, colección Archivo General de la Nación, series Archivo General de la Nación, Aduanas Marítimas y Fronterizas, Gobernación; colección de la Universidad Iberoamericana, serie Porfirio Díaz.

Acervo documental Archivo Histórico del Estado de Baja California, fondo: Distrito Norte.

Acervo documental y colecciones especiales de San Diego State University,

Acervo documental y colecciones especiales de University of California, San Diego.

Acervo documental y colecciones especiales de University of California, Berkeley.

Acervo documental y colecciones especiales de San Diego Public Library.

Acervo documental de National Archives, en Riverside, California.

Acervo documental y colecciones especiales de San Diego History Center Library and Archives. Fondos: México II, Ensenad y Baja California I y II.

BIBLIOGRAFÍA

Alegría, Tito. “Juntos pero no revueltos: ciudades en la frontera México-Estados Unidos”, en *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 62, no. 2, Abril - Junio, 2000, pp. 89-107.

Ayala Espino, José. “La teoría de las instituciones”, en José Ayala Espino *Instituciones y Economía. Una introducción al neoinstitucionalismo económico*, FCE, México, 1999.

Barrón, Martín y Lupita Barrosa. *San Quintín. El gran valle*. Baja California, 1981.

Bell, P.L. y H. Bentley Mackenzie. *Mexican West Coast and Lower California. A Commercial and Industrial Survey*. Washington, Department of Commerce, 1923.

Bentz, Linda. "Redwood, Bamboo and Ironwood: Chinese junks of San Diego", en *Mains 'l Haul*, vol. 35, no. 2 y 3, verano 1999, pp. 14-21.

Blaisdell, Lowell L. *La revolución del desierto Baja California, 1911*. México, Universidad Autónoma de Baja California, 2005.

Bonifaz, Roselia. "Conformación del Distrito Norte de Baja California, 1887-1911" en *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*, Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali, 1999, pp. 307-365.

Bonifaz de Novelo, María Eugenia "Ensenada: Its Background, Founding and Early Development", en *The Journal of San Diego History*, vol. 30, no.1, invierno 1984, pp. 14-28.

Botero Restrepo, María Mercedes. "Casas comerciales y circuitos mercantiles Antioquia: 1842-1880" en *Revista Sociedad y Economía*, núm. 12, junio, 2007, pp. 93-114.

Brenton, Thaddeus Reamy T. *Bahía: Ensenada and Its Bay; Freedom, Farce, Fiesta, and Frustration in a Small Mexican City*. Westernlore Press, Los Angeles, 1961.

Busch, Robert H. *Gray Whales. Wandering Giants*, Orca Publishers, Canadá, 1998.

Busto Ibarra, Karina. *El espacio del Pacífico mexicano: puertos, rutas, navegación y redes comerciales, 1848-1927*. Tesis doctoral. El Colegio de México, 2008.

Buxton, Michael. "The Sea Otter Hunters of San Diego and the Lower Coast, 1846 to 1903", *Mains 'l Haul*, vol. 43: 3&4, Summer/Fall, 2007, pp. 8-18.

Brown, J. Ross. *A Sketch of the Settlement and Exploration of Lower California*. H.H. Bancroft and Company, San Francisco, 1869.

Caballero, Gonzalo. "Instituciones e historia económica: enfoques y teorías institucionales", en *Revista de Economía Institucional*, vol. 6, núm. 10, primer semestre, 2004, pp. 135-157.

Calderón Aguilera, Claudia Marcela. *Adecuación bioclimática de la vivienda tradicional en Ensenada 1882-1930*. Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali, 2011.

Canales Cerón, Alejandro. "El poblamiento de Baja California. 1848-1950", *Frontera Norte*, núm. 13, enero-junio, 1995, pp. 5-23.

Cervantes Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo*, México, 1977.

Chamberlin, Eugene Keith. "The Japanese Scare at Magdalena Bay" en *Pacific Historical Review*, vol. 24, no. 4, noviembre 1955, pp. 345-359.

Chaput, Donald, William M. Mason y David Zarate Loperena. *Modest Fortunes. Mining in Northern Baja California*. Natural History Museum of Los Angeles County, Los Angeles, California, 1992.

Cipolla, Carlo María. *Historia económica de la población mundial*. Critica, Barcelona, España, 2000.

— *Entre la historia y la economía. Introducción a la historia económica*, Crítica, Barcelona, 1991.

Clark, Brett y John Bellamy Foster. “Ecological Imperialism and the Global Metabolic Rift: Unequal Exchange and the Guano/Nitrates Trade”, en *International Journal of Comparative Sociology*, vol. 50, 2009, pp. 311-334.

Cortés Conde, Roberto. *Historia económica. Nuevos enfoques*, Libertas, Vol. VI, No. 10, mayo de 1989.

Crawford, Richard W. “The Whalers of San Diego Bay”, *Mains'l Haul*, vol. XIX, no.2, March 1983.

Cruz González, Norma del Carmen, “El poblamiento de Baja California y la influencia de la política de población en el periodo cardenista”, *Estudios fronterizos*, vol. 8, núm. 16, julio-diciembre, 2007, pp. 91-122.

Cushman, Gregory Todd. *The Lords of Guano: Science and the Management of Peru's Marine Environment, 1800-1973*. Dissertation, The University of Texas at Austin, 2003.

De Vivanco, Aurelio. *Baja California al día*, s.e., 1924.

Del Río, Ignacio, “Las Californias en el horizonte político de los primeros gobiernos del México independiente, 1821-1827”, en *Meyibó*, no.2, nueva época, julio-diciembre de 2010, pp. 7-22.

Dublán, Manuel y José María Lozano. *Legislación Mexicana o colección completa de las Disposiciones Legislativas expedidas desde la independencia de la República*, tomo XXII, México, 1898.

Fagan, Brain M. *California Coastal Passages: San Francisco to Ensenada, Mexico*. Capra Press, Santa Barbara, 1981.

Fernández de Pinedo, Emiliano. “Historia y teoría económica: ¿Del divorcio al matrimonio por conveniencia?” en Romero, Ma. Eugenia (Coord.), *Historia y economía: Un nuevo diálogo*, UNAM, México, 1996, pp. 11-34.

Foglio Carrasco, Manuel. *Las Islas de Baja California*. México, 1978.

García Rojas, Irma Beatriz. *Historia de la visión territorial del Estado mexicano. Representaciones político-culturales del territorio*, México, Universidad de Guadalajara, Universidad Nacional Autónoma de México, 2009.

Glass Cleland, Robert. "The Early Sentiment for the Annexation of California: An Account of the Growth of American Interest in California, 1835-1846", en *The Southern Historical Quarterly*, no. 1, vol. 18, julio 1914, pp. 1-40.

Grafe, Regina. "Turning Maritime History into Global History: Some Conclusions from the Impact of Globalization in Early Modern Spain" en *Research in Maritime History* special issue on Global History, 2011, pp. 249-266.

Gibson-Hill, C.A. "Tongkang and Lighter Matters", en *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, vol. 25, no. 1, Agosto de 1952, pp. 84-110.

Goldbaum, David. *Towns of Baja California. A 1918 report*. La Siesta Press, 1971.

Gómez, Matías. *Breves apuntes geográficos del Distrito Norte de la Baja California*. México, 1918.

Gómez Estrada, José Alfredo. "Pesca, industria y poblamiento en el Distrito Norte de la Baja California, 1909-1919", en Lucila del Carmen León Velazco (coord.) *Territorio, sociedad y frontera. Estudios históricos sobre Baja California*. Centro Cultural Tijuana, CONACULTA, Colección Divulgación Cultural, México, 2011, pp. 117-137.

Guillén Vicente, Alfonso. "El triángulo de oro del Golfo de California. Mazatlán, Guaymas y La Paz en la conformación de un mercado regional (1848-1910)" en *Región y Sociedad*, no. 22, vol. XIII, 2001, pp. 129-143.

Heath Constable, Hilarie J. "El malogrado proyecto del ferrocarril peninsular del Distrito Norte de la Baja California, 1887-1892" en *Estudios Fronterizos*, nueva época, vol. 12, núm. 24, julio-diciembre de 2011, pp. 185-221.

———"La época de las grandes concesiones, 1883-1910", en Catalina Velázquez Morales (coord.) *Baja California, Un presente con historia*, UABC, Mexicali, 2002, (Tomo I), pp. 247-300.

———"Las relaciones comerciales marítimas entre Ensenada y San Diego" en Catalina Velázquez Morales (coord.) *Baja California, Un presente con historia*, UABC, Mexicali, 2002, (Tomo I), pp. 255-257.

———"El poblado minero El Álamo", en Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia, Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali, 1999, pp. 265-284.

———"El comercio de Ensenada". Manuscrito sin publicar.

Jensen, Michael C. y William H. Meckling. "Theory of the Firm: Managerial Behavior, Agency Costs and Ownership Structure", en *Journal of Financial Economics* 3, 1976, pp. 305-360.

Kula, Witold. *Teoría económica del sistema feudal*, Siglo XXI, Argentina, 1974.

Kuntz Ficker, Sandra. *El comercio exterior de México en la era del capitalismo liberal, 1870-1929*, El Colegio de México, México, 2007.

León-Portilla, Miguel y José María Muría (comps.) *Documentos para la Historia de Baja California, siglo XIX*. Tomo I. Fundación Manuel Arango, México, 2009.

— *Documentos para la Historia de Baja California, siglo XIX*. Tomo II. Fundación Manuel Arango, México, 2009.

Mandujano López, Ruth. "La redefinición del espacio transpacífico durante la era de los vapores: el caso de las compañías marítimas entre México y Asia (1884-1910)", en Aarón Grageda Bustamante (coordinador), *Intercambios, actores, enfoques. Pasajes de la historia latinoamericana en una perspectiva global*, Universidad de Sonora, México, pp. 117-131.

Martin Ruiz, Juan-Francisco. "Los espacios marítimos y el problema de su delimitación en a posición geopolítica del Archipiélago Canario" en *Scripta Nova*, Universidad de Barcelona, vol. IX, no. 185, 15 de marzo de 2005.

Martínez Zepeda, Jorge. "Exploraciones marítimas y terrestres" en Virgilio Muñoz (coord.) *Las Islas Coronados. Una historia y un entorno natural*. Chevron, China, 2007, pp. 34-40.

— "Ensenada. La cenicienta del Pacífico" en Jaime Oveda y Juan Carlos Reyes Garza (coords.) *Los puertos noroccidentales de México*, El Colegio de Jalisco, 1994.

"San Quintín. Fuentes para su estudio", en Jorge Martínez Zepeda (editor). *San Quintín. Antología documental*. Baja California, 2005, pp. 6-18.

Méndez Reyes, Jesús. "Alemanes en el noroeste mexicano. Notas sobre su actividad comercial a inicios del siglo xx", en *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, no. 46, julio-diciembre 2013, pp. 55-86.

— "Industria Eléctrica en Baja California: esfuerzo privado y regulación estatal, el caso de la Compañía Eléctrica y Telefónica Fronteriza S.A (1915-1943)", en *Electricidad: recurso estratégico y actividades productivas. Procesos de electrificación en el norte de México, siglos XIX-XX*. Moisés Gámez (coord.). México, El Colegio de San Luis, 2013, pp. 139-174.

— "Producción y explotación de un recurso olvidado: el guano y los fertilizantes en Baja California 1880–1920. Notas preliminares" en Boletín Asociación Mexicana de Historia Económica, Avances de investigación, diciembre de 2009, pp. 35-37.

Miller Guinn, James. "California Under the Rule of Spain and Mexico", en *Annual Publication of the Historical Society of Southern California*, no. 2/3, vol. 7, 1907-1908, pp. 119-128.

Mills, James. "San Diego. Where California Began", en *The Journal of San Diego History*, vol. 13, no.4, octubre 1967, pp. 1-73.

North, Douglass C. "El desempeño económico a lo largo del tiempo", en *El Trimestre Económico*, Vol. LXI, No. 244, pp. 585-601.

O'Donnell, Dan. "The Pacific Guano Islands: The Stirring of American Empire in the Pacific Ocean." *Pacific Studies*, Vol. 16, No. 1, Marzo, 1993, pp. 43-66.

Ortega Noriega, Sergio. *El edén subvertido: la colonización de Topolobampo, 1886-1896*, Siglo XXI, Sinaloa, 2003.

Ortoll, Servando. *Noticias de un puerto viejo. Manzanillo y sus visitantes, siglos XIX-XX*, Instituto Colimense de Cultura, Colima, 1996.

Padilla Corona, Antonio. "Escenario político en el Partido Norte, 1848-1882" en Catalina Velázquez Morales (coord.) *Baja California, Un presente con historia*, UABC, Mexicali, 2002, (Tomo I), pp. 185-220.

Pacheco, Carlos y Manuel Sánchez Facio. *La controversia acerca de la política de colonización en Baja California*. Secretaría de Educación Pública, Universidad Autónoma de Baja California, Colección Baja California: Nuestra Historia, Mexicali, 1997.

Palma Martos, Luis (coord.) *Diccionario de teoría económica*, Editorial del Economista, España, 2010.

Pearce Nolte, Linda M. "Yachting: Its's History in San Diego", en *The Journal of San Diego History*, vol. 20, no.4, octubre 1974.

Pearson, Michael N. "Littoral Society: The Concept and the Problems" en *Journal of World History*, vol. 17, no. 4, diciembre de 2006, pp. 353-373.

Pérez Herrera, Pedro. "Introducción", en Pedro Pérez Herrera (comp.) *Región e Historia en México (1700-1850)*, Instituto Mora, México, 1997.

Phelts Ramos, Susana. "El antiguo molino de trigo de San Quintín y su gradual desmantelamiento" en *Voces de la Península*, revista de geografía e historia de Baja California, vol. 2, no. 5, enero-marzo 2004, pp. 8-11.

Richardson, William C. "Fishermen of San Diego", en *The Journal of San Diego History*, vol. 27, no.4, octubre 1981.

Piñera Ramírez, David y Jorge Martínez Zepeda. *Baja California, 1901-1905. Consideraciones y datos para su historia demográfica*. Universidad Autónoma de Baja California, Universidad Nacional Autónoma de México, San Diego State University, Tijuana, 1994.

Piñera Ramírez, David. *Los orígenes de las poblaciones de Baja California*. Factores externos, nacionales y locales. Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali, 2006.

—“Las compañías colonizadoras en Ensenada, 1886-1910”, en *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*, Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali, 1999, pp. 165-207.

—*American and English Influence on the Early Development of Ensenada, Baja California, Mexico*. Institute for Regional Studies of the Californias, San Diego State University, San Diego, California, 1995.

—“Ensenada a principios del siglo XX”, en David Piñera Ramírez (coord.) *Panorama Histórico de Baja California*. Universidad Autónoma de Baja California, Tijuana, 1983.

Reuther, Walther, E. Clair Calavan y Glenn E. Carman (ed.) *The Citrus Industry. Crop Protection, Postharvest Technology, and Early History of Citrus Research in California*. Volume V. University of California, Division of Agriculture and Natural Resources, 1989.

Riguzzi, Paolo y Patricia de los Ríos. *Las relaciones México-Estados Unidos, 1756-2010. Tomo II. ¿Destino no manifiesto?, 1867-2010*. Universidad Nacional Autónoma de México, Secretaría de Relaciones Exteriores. México, 2012.

Riguzzi, Paolo. “México y la economía internacional, 1860-1930” en Sandra Kuntz Ficker (coord.) *Historia económica general de México: de la Colonia a nuestros días*, El Colegio de México, Secretaría de Economía, México, D.F., 2010, pp. 377-409.

Romero Gil, Juan Manuel. *La minería en el noroeste de México. Utopía y realidad, 1850-1910*. Universidad de Sonora, México, 2001.

Ruiz, María Jesús. “Aspectos económicos en el Partido Norte, 1849-1888” en Catalina Velázquez Morales (coord.) *Baja California, Un presente con historia*, UABC, Mexicali, 2002, (Tomo I), pp. 221-243.

Samaniego López, Marco Antonio. *Nacionalismo y revolución: los acontecimientos de 1911 en Baja California*, Tijuana, Universidad Autónoma de Baja California, 2008.

Sánchez Silva, Carlos y Luis Alberto Arrijoa Díaz-Viruell, “Salina Cruz, Oaxaca: Un puerto del Pacífico orientado hacia el mundo Atlántico, 1857-1910” en Francisco Morales Padrón (coord.) *XVIII Coloquio de Historia Canario-americana*, Cabildo de Gran Canaria, España, 2010, pp. 1023-1035.

Santiago Guerrero, Bibiana. “Mercado y medios de transporte como referentes a la apropiación del territorio en Baja California, 1850-1919”, en Lucila del Carmen León Velasco (coord.) *Territorio, sociedad y frontera. Estudios históricos sobre Baja California*. Centro Cultural Tijuana, CONACULTA, Colección Divulgación Cultural, México, 2011, pp. 67-94.

Sin autor. *An Illustrated History of Southern California*, The Lewis Publishing Company, Chicago, 1890.

Sin autor. *Mains 'l Haul*, vol. VI, no. 3, marzo 1973.

— *Mains 'l Haul*, vol. IV, no. 4, junio de 1968.

Smith, Carol A. “Sistemas económicos regionales: modelos geográficos y problemas socioeconómicos combinados” en Pedro Pérez Herrera (comp.) *Región e Historia en México (1700-1850)*, Instituto Mora, México, 1997.

Southworth. J.R. *Baja California ilustrada*, Gobierno del Territorio de Baja California, 1899.

— *The Port of San Diego. The Southwestern Gateway of the United States*, San Diego Chamber of Commerce, San Diego, California, 1899.

Starr, Kevin. *Americans and the California Dream, 1850-1915*. Oxford University Press, Nueva York, 1973.

Stephens, Bascom A. *The Gold Fields of Lower California for Miners and Settlers*. Southern California Publishing, Los Angeles, 1889.

Suárez de Vivero, Juan Luis. “El espacio marítimo en la geografía humana”, *Scripta Nova*, Universidad de Barcelona, año 4, no. 20, marzo de 1979.

Taylor Hansen, Lawrence Douglas. “Baja California, ¿el cuerno de la abundancia? Inversiones estadounidenses y desarrollo económico en el norte de la península, en el Porfiriato” en José Alfredo Gómez Estrada y Araceli Almaraz Alvarado (coords.) *Inversiones, colonización y desarrollo económico en el noroeste de México, 1870-1940*. Universidad Autónoma de Baja California, El Colegio de la Frontera A.C., México, 2011, pp. 15-66.

— “El turismo y la explotación comercial, 1870-1958” en Virgilio Muñoz (coord.) *Las Islas Coronados. Una historia y un entorno natural*. Chevron, China, 2007, pp. 12-17.

Torres Gaytán, Ricardo. *Teoría del Comercio Internacional*. Siglo XXI, México, 1984.

Torres Reina, Danilo. “La nueva historia económica, la teoría de la regulación y el análisis histórico social: notas para un debate”, en revista *Apuntes del CENES*, vol. 31, no. 54, segundo semestre de 2012, pp. 261-282.

Topolski, Jerzy. “Explicación y teoría en historia económica. Observaciones introductorias” en Topolski, Jerzy et al. *Historia Económica. Nuevos enfoques y nuevos problemas*, España, 1981.

Trejo Barajas, Dení. “El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internalización del comercio en el Pacífico Noroeste”, en *Tzintzun*, Revista de Estudios Históricos, no. 44, julio-diciembre de 2006, pp.127-138.

—— (coord.) *Historia General de Baja California Sur. I. La economía regional*, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 2002.

Treviño Calderón, Hesiquio. *Historia y personajes de Ensenada*. Ensenada, 2003.

Uhthoff López, Luz María. “Los impuestos al comercio exterior en México en la era de las exportaciones, 1872-1930” en *América Latina en la Historia Económica*, no. 24 México julio-diciembre de 2005.

Uribe Núñez, Abraham. *Negociantes, formación de riqueza y actividades económicas en el Partido/Distrito Norte de la Baja California, 1880-1910*. Tesis de maestría. Universidad Autónoma de Baja California, 2016.

Van Young, Eric. “Haciendo historia regional. Consideraciones metodológicas y teóricas” en Pedro Pérez Herrera (comp.) *Región e Historia en México (1700-1850)*, Instituto Mora, México, 1997.

Vázquez Sandoval, Manuel y Raúl Javier Madrigal Preciado. *Comercio internacional*. Patria, México, 2012.

Vernon, Edward W. *Maritime History of Baja California*. 2010.

Zarate Loperena, David. “La aduana de Ensenada y la zona libre en 1881”, ponencia presentada en la reunión de Comités Municipales del Estado de Baja California, manuscrito sin publicar.

Zolezzi, Julius and Lawrence D. Bradley Jr. “The Story of the San Diego Tuna Fleet”, *Mains'l Haul*, vol. 44: 1&2, Winter/Spring, 2008, pp. 8-13.

HEMEROGRAFÍA

El Economista Mexicano

El Nacional

El Progresista

El Siglo Diez y Nueve

El Tiempo

Los Angeles Herald

Lower Californian

Sacramento Daily Union

San Diego Union

San Francisco Call

The San Diegan

The Two Republics

MEMORIAS

Memoria de la Comisión del Instituto Geológico de México que exploró la región Norte de la Baja California. México, Secretaria de Fomento, 1913.

James, Gary J. "The Cedros Island Gold Mine". *Baja California Symposium*, Asociación Cultural de las Californias Symposium XXIV, San José del Cabo, 1986.

The National Archives and Records Service, General Services and Administration, Washington, 1964.

OTROS

Anuario estadístico de la República Mexicana, 1895.

Bay & Ocean Excursions, Star Boat House, Point Loma, San Diego, ca. 1915

Comparison of the Custom Law of 1883 with the New Law of 1890. The Administrative Customs Law of 1890, Washington, 1890.

Grain Dealers and Shippers Gazetteer, 1891.

Lower California, "Tierra Perfecta" or Perfect Land. The Fertile District Owned by the International Company of Mexico, Now Open to Colonists, 1887.

Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Fronterizas de los Estados Unidos Mexicanos, México, 1891.

The Perfect Land of the Mission Fathers, Lower California, the Peninsula, Now Open to Colonists, San Diego, 1887.