



Laura Muñoz

“Los cónsules de México en el Caribe y su relación con el mar. Antonio Hoffmann y Urquía en La Habana”

p. 245-266

*El mar: percepciones, lectura y contextos
Una mirada cultural a los entornos
marítimos*

Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera
(coordinadoras)

México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas/
Instituto Nacional de Antropología e Historia

2015

412 p.

Cuadros, ilustraciones y gráficas

(Serie Historia General, 31)

ISBN UNAM: 978-607-02-6484-9

ISBN INAH: 978-607-484-652-2

Formato: PDF

Publicado: 23 de mayo de 2016

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/el_mar/percepciones.html

DR © 2016, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510, México, Ciudad de México

LOS CÓNSULES DE MÉXICO EN EL CARIBE
Y SU RELACIÓN CON EL MAR. ANTONIO HOFFMANN
Y URQUÍA EN LA HABANA

LAURA MUÑOZ
Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora

Introducción

Cuando se examina la labor de los representantes de México en las islas del Caribe, a partir del segundo tercio del siglo XIX, los expedientes del Archivo Histórico Genaro Estrada y del General de la Nación muestran a un conjunto de individuos preocupados por la defensa de los intereses nacionales. ¿Cómo concebían ellos esta labor?, ¿entendieron de manera homogénea lo que significaban esos intereses?, ¿se fue transformando aquello que se defendía?, ¿sus actividades correspondían a percepciones personales o se inscribían en una política promovida desde las sucesivas cancillerías? En las siguientes páginas me propongo analizar la labor particular de uno de los cónsules de México apostados en La Habana y cómo, al cumplir con sus responsabilidades como tal, emplazado en una ciudad-puerto orientada de cara al mar, hizo propuestas que buscaban contribuir a la defensa de la soberanía y del desarrollo económico de México.

El escenario

Al estudiar los vínculos de México con la región oriental vecina, lo que hoy llamamos el Caribe, encontramos que desde los primeros tiempos del México independiente nuestro país pretendió actuar en ella. De acuerdo con lo anterior es posible identificar diversos usos de ese espacio, usos que respondieron a las diferentes percepciones del mismo. ¿Cuáles fueron estas percepciones que poco a poco se

construyeron en un arco temporal amplio?, ¿quién las expresó?, ¿cómo se desplegaron las estrategias correspondientes para actuar en ese espacio? En primer lugar y desde muy temprano, fue evidente que la región vecina funcionaba como un área de defensa, al ser la puerta de acceso al territorio y donde las potencias circulaban como en sus mares patrimoniales. Para México, se trataba de un área vulnerable por su gran extensión y por la evidente falta de recursos económicos y materiales para defenderla. Como resultado, y para contrarrestar la acción de esos otros poderes o de otros intereses, fue considerada como un ámbito para la presencia mexicana y, a lo largo del siglo XIX, los sucesivos gobiernos procuraron mantener representantes oficiales que vieran por sus intereses en los principales centros de población de la región, ciudades-puerto donde se asentaban los agentes y diplomáticos de los gobiernos metropolitanos, con excepción de Haití que había conquistado su independencia desde muy temprano. La región siempre fue un centro generador de información y un sitio de recepción de noticias que eran retransmitidas a México para que en la sede del gobierno se tomaran las decisiones pertinentes en relación con el área vecina, con la presencia de otras potencias en ella y con la defensa de la soberanía y del territorio mexicano. Asimismo, conforme avanzó aquel siglo, la enorme zona oriental contigua se percibió como una especie de área común, donde podían resolverse problemas internos, como si de alguna forma fuera una extensión del propio territorio. A ella se trasladaban los enemigos del gobierno en turno para seguir conspirando, para defender sus negocios o expandirlos.

La enorme extensión de litorales que flanquea al territorio mexicano fue concebida como un límite, pero al mismo tiempo como una zona de contacto. Por ello, el mar también se usó como una vía de comunicación e intercambio y, una vez cruzado, las tierras insulares podían, si era necesario, convertirse en áreas de refugio.

Las distintas concepciones que a lo largo del siglo XIX se construyeron en el imaginario oficial mexicano acerca de la zona lindante no aparecieron en un orden determinado, ni se presentaron de manera aislada o nítida, más bien coincidieron, se empalmaron, y a veces se sucedieron, o al menos parecía que se sucedían unas a otras. En todas esas concepciones el mar parecía actuar como una barrera o como una superficie de circulación, como un obstáculo o como una vía de comunicación. La apreciación cambiaba y los cambios tenían

que ver con el uso que se le daba al espacio marítimo. Las autoridades por su parte, con las medidas tomadas —reconocimiento del litoral, establecimiento de puestos de defensa, control en las ciudades-puerto, despliegue de representantes en la región, uso de territorios insulares, posición ante movimientos de poderes imperiales— expresaron la relación entre la toma de decisiones y la ubicación del país en un área geopolítica, aunque no se le llamara así. A todo esto contribuyeron diversos individuos que poseían —podríamos arriesgarnos a llamarla así— una conciencia geográfica. Es decir, que incluían en sus cálculos y propuestas de acción tanto el conocimiento del entorno geográfico, del lugar que el país ocupaba en él y de la concurrencia de otros intereses. Entre esos individuos encontramos a aquellos que fungieron como cónsules, quienes por sus actividades en el comercio o en la defensa de los naturales del país, así como de los llamados intereses nacionales, tuvieron que desarrollar estrategias particulares, a partir de considerar la posición de México en el continente y frente al mar, tanto como su lugar en el ámbito internacional de las relaciones de poder.

Emplazados en diversas islas del Caribe, los cónsules que representaban a México ayudaron a construir las diversas concepciones acerca de la región oriental vecina, marítima e insular, y propusieron —de acuerdo con ellas— acciones en beneficio del país al tiempo que en el propio. Uno de los lugares privilegiados para esto fue La Habana, por su ubicación geográfica en la salida de la gran cuenca que forman el mar Caribe y el golfo de México y por su dinamismo comercial. Por ello, me interesa centrar la mirada en el caso de los representantes de México en Cuba, en particular en Antonio Hoffmann y Urquía, y en la propuesta que hicieron para establecer compañías de navegación.

Los cónsules de México en La Habana

A partir del establecimiento de una oficina representante del gobierno mexicano en La Habana, a finales de los años treinta del siglo XIX,¹ prácticamente durante ese siglo siempre hubo funcionarios

¹ Véase contestación de Miguel Tacón a Manuel Céspedes, La Habana, 26 de julio de 1837, Acervo Histórico Genaro Estrada de la Secretaría de Relaciones Exteriores,

que actuaron en nombre de México en la ciudad-puerto isleña, ya fuera como cónsules, vicecónsules o agentes comerciales.² La labor de estos individuos, sin importar el tipo de nombramiento que tuvieran o el signo del gobierno al que representaban —incluido el imperio de Maximiliano—,³ se concentró en una serie de actividades que los caracterizaron más como diplomáticos que como simples funcionarios encargados de asuntos relacionados con el comercio.⁴ De tal suerte, desde aquel primer consulado de México en La Habana —con Juan Fernández de la Vega al frente, cuyo establecimiento ocurrió durante la primera intervención francesa a México que bloqueó los puertos mexicanos— hasta la designación del cónsul Gilberto Crespo y Martínez en 1901, en las postrimerías de la dominación española de Cuba, las amenazas a México desde el Golfo, la situación interna del país, las guerras en la “Perla de las Antillas” en busca de su independencia y la presencia de otros intereses en la región determinaron el carácter de las actividades que desempeñaron nuestros representantes consulares en la isla. Se explica así que se ocuparan de recabar información acerca del traslado de efectivos militares, que dieran parte de la presencia de las escuadras de las potencias del momento en los mares y puertos del Caribe, que compraran armas y las enviaran a México, que organizaran redes de espionaje y que defendieran a nacionales sometidos a condiciones de esclavitud.⁵

Sin embargo, al mismo tiempo, ninguno de esos representantes descuidó la defensa de intereses que podían beneficiar al erario nacional y siempre estuvieron alertas para cumplir las responsabilidades que tenían encomendadas en relación con el intercambio comercial y con el tráfico marítimo. Por ello, procuraron constantemente que las embarcaciones que se dirigían a puertos mexicanos

México (en adelante AHGE-SRE), exp. LE 1783 y Juan Fernández de la Vega a Ministro de Relaciones Exteriores, sin fecha, AHGE-SRE, exp. LE 1773.

² Salvador E. Morales, *Relaciones interferidas. México y el Caribe, 1813-1982*, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 2002.

³ Laura Muñoz, “Del Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina. La relación de México con el Caribe durante el Segundo Imperio”, en Johanna von Grafenstein y Laura Muñoz (coord.), *El Caribe: región, frontera y relaciones internacionales*. México, Instituto Mora-Conacyt, 2000, p. 23-62.

⁴ Véase Laura Muñoz, *Centinelas de la frontera. Los representantes diplomáticos de México en el Caribe, 1838-1960*, México, Instituto Mora, 2010.

⁵ *Ibid.*

lo hicieran debidamente reguladas, contaran con los manifiestos generales y, en su caso, con particulares, que no carecieran de pasavantes,⁶ ni de roles de navegación,⁷ que tuvieran patentes de sanidad y que los pasajeros que iban a bordo portaran sus pasaportes. Para lograr lo anterior, desplegaron distintas estrategias, legalizaron facturas, propusieron el establecimiento de un número mayor de oficinas distribuidas por la isla con el objetivo de cuidar mejor los intereses que representaban, sugirieron negocios que beneficiarían a los productores nacionales, establecieron o proyectaron líneas de navegación para mantener en buena comunicación los puertos del golfo con los insulares, con el propósito de aumentar el tráfico y el comercio, al tiempo que podían reducir los costos de los fletes.

No obstante estas propuestas, y muchas de las actividades que como cónsules o vicecónsules llevaron a cabo, inscritas en el campo económico o mercantil, no deben ser consideradas como restringidas a esos ámbitos. Deben entenderse en un marco más complejo. En este sentido, los esfuerzos que llevaron a cabo los representantes de México para que el consulado fuera identificado, y recurrieran a él todos aquellos que quisieran trasladarse a puertos mexicanos o despachar mercancías, tenían el objetivo —y muchas veces ése fue el propósito central— de obtener el reconocimiento a la autoridad del gobierno que había designado al cónsul, y con ello alcanzar la legitimidad de ese gobierno y de su representante. Es decir, su intención iba más allá de atender las disposiciones arancelarias anunciadas en México o de regular el tráfico marítimo hacia o desde el país.

Un ejemplo específico de lo anterior fue la labor de Juan Fernández de la Vega, ya mencionado como el primer cónsul de México en La Habana. Durante su gestión, de 1838 a 1846, una de sus principales aspiraciones —y creo que el más destacado de sus empeños— fue impedir que los buques salieran hacia puertos mexicanos “sin reconocer a este consulado para nada”.⁸ Con su celo y actividad

⁶ Permiso provisional expedido por el cónsul para embarcaciones compradas en el extranjero para que pudieran dirigirse a matricularse y abanderarse en puertos del país (especie de salvoconducto).

⁷ Roles de navegación o patente. Se trata de la licencia para navegar.

⁸ Juan Fernández de la Vega a ministro de Relaciones Exteriores, Habana, 27 de febrero de 1839, Archivo General de la Nación de México (en adelante AGN), Libro copiador de cartas del consulado de México en La Habana correspondiente a los años de 1838 a 1856, L-(729.I-5)35, s/f.

quería poner fin a una práctica en la que incurrierían algunos comerciantes amparados en lo que decía el arancel, “de que pueden ser despachadas [las mercancías] por los cónsules de naciones amigas”. Buscaba, igualmente, que se tomaran las medidas que se “tuviere a bien, porque si este abuso no se remedia —escribe en una de sus cartas— será trascendental para los intereses de la Nación”.⁹ Y trascendental, sobre todo, por lo que se instauraría para el futuro, al dejar a México sin posibilidades de ejercer ese control. Fernández de la Vega continuamente solicitó en su correspondencia al ministro de Relaciones Exteriores que se le dieran instrucciones para proceder de acuerdo con la protección de esos intereses.¹⁰

Otro caso que muestra la sutil división entre lo económico y lo político, en la que se movían los representantes de México en La Habana, es la campaña constante que realizó el cónsul Andrés Clemente Vázquez,¹¹ al denunciar las actividades de los viveros cubanos que pescaban en aguas mexicanas. En los tres lustros de su labor en la representación en Cuba, de 1886 a 1900, en innumerables ocasiones reportó la intromisión de esas embarcaciones cubanas en aguas adyacentes a los litorales nacionales. Su propósito declarado no sólo era llamar la atención acerca de los costos económicos que representaban los saqueos, si no, sobre todo, defender la soberanía nacional sobre espacios marítimos que le pertenecían al país que él representaba.¹²

Los cónsules y el mar

Ahora bien, respecto a las actividades de los cónsules en el ámbito económico en concreto, éstas podían circunscribirse a la reglamen-

⁹ Juan Fernández de la Vega a Eduardo de Gorostiza, ministro de Relaciones Exteriores, La Habana, 23 de enero de 1839. AGN, Libro copiadador de cartas del consulado de México en La Habana correspondiente a los años de 1838 a 1856, L-(729.I-5)35, s/f.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ Para profundizar en la vida y labor del cónsul Vázquez, véase Gabriela Pulido Llano, *Desde Cuba. Escenas de la diplomacia porfirista, 1887-1901*, México, Instituto Mora, 2000.

¹² Laura Muñoz, *Geopolítica, seguridad nacional y política exterior. México y el Caribe en el siglo XIX*, México, Universidad Michoacana San Nicolás de Hidalgo/Instituto Mora, 2001, 194 p.; Gabriel Macías Zapata, *La península fracturada. Conformación marítima, social y forestal del Territorio Federal de Quintana Roo, 1884-1902*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Universidad de Quintana Roo/Miguel Ángel Porrúa, 2002.

UNAM - IHH

tación del tráfico marítimo y de mercancías. Sin embargo, en diversas épocas, los representantes ensancharon sus actividades preocupándose por promover los productos de los agricultores mexicanos, por informarles acerca de los requerimientos del mercado habanero, por organizar sociedades, por emprender estudios acerca de la circulación de la moneda o del cultivo de ciertos bienes como la caña de azúcar e, incluso, por impulsar el establecimiento de compañías de navegación que cubrieran las necesidades de los mercados locales y, con la competencia que implicaba su circulación, abarataran los costos del transporte de pasajeros y de mercancías.¹³

A la fecha, sabemos de dos intentos por establecer líneas navieras impulsados por cónsules residentes en La Habana. Fueron propuestas elaboradas en dos momentos específicos, separadas entre sí por varios lustros, pero con el objetivo común de incidir y modificar el control que tenían las embarcaciones europeas y estadounidenses de las rutas en el espacio marítimo del Golfo de México. Ambas iniciativas planteaban que las compañías fueran propiedad de mexicanos y que el tránsito de sus embarcaciones quedara restringido al Golfo de México conectando a los puertos mexicanos, y a éstos especialmente con el de La Habana. Ambas propuestas se formularon en momentos en que se intentaba la recuperación del país después de sendas crisis. La primera iniciativa fue la del cónsul Buenaventura Vivó hacia 1853, como parte de los esfuerzos por la reconstrucción nacional, una vez terminada la intervención norteamericana en México. La segunda fue la que proyectó el cónsul Antonio Hoffmann y Urquía, en plena restauración nacional tras la disolución del imperio de Maximiliano. Las dos propuestas emanaron de individuos que vivieron como ciudadanos y como representantes de México en momentos en que la soberanía de México se vio amenazada y a ambos les tocó permanecer en sus puestos en las etapas siguientes, en las que se procuró la construcción o, quizá es mejor decir, la reconstrucción del país.¹⁴

¹³ Véase la correspondencia enviada por los cónsules y agentes comerciales emplazados en La Habana a la Secretaría de Relaciones Exteriores que se encuentra en el AHGE-SRE. Entre otros: Andrés Clemente Vázquez, Manuel Zapata Vera, Arturo Palomino, Gilberto Crespo y Martínez. Parte de estas misivas se encuentra en los libros copiadores del Consulado de México en La Habana depositados en el AGN.

¹⁴ Buenaventura Vivó, *Vapores mexicanos, proyecto de empresa*, México, Ignacio Cumplido, 1854; “Decreto concediendo a la línea de vapores de D. Antonio Hoffmann y

Buenaventura Vivó estuvo al frente del consulado en La Habana de 1846 a 1853. Fue uno de los primeros en preguntarse acerca de cuál era el verdadero sentido de la labor de un representante de México en la isla de Cuba, y consecuente con su pensamiento acerca de lo que debía ser un cónsul, sugirió estrategias, dispuso el despliegue de agentes e informantes, e hizo propuestas para activar el desarrollo económico.¹⁵ Su idea de establecer una línea de navegación mexicana fue pionera y reflejaba la sensibilidad, la sagacidad y la visión de don Buenaventura, tanto como su conciencia de la región marítima. Conciencia que sin duda fue producto de su experiencia como marinero —había sido piloto mercante y capitán de varios barcos— y de su desempeño en el puerto habanero en una época de muchas transformaciones.¹⁶ Por cierto, cuatro o cinco meses antes de ser nombrado cónsul en La Habana¹⁷ Buenaventura Vivó, junto con Francisco Alcina, fue el piloto que llevó a cabo el reconocimiento del fondeadero situado entre las vigías de Chuburná y Chicxulub, en la península yucateca, para determinar si era más conveniente para trasladar ahí la aduana que estaba en Sisal. Tres décadas después, la aduana fue cambiada y dio vida al puerto de Progreso,¹⁸ según las recomendaciones de Alcina y Vivó. Con ello se dio paso a un ciclo económico fundamental basado en la exportación de henequén y en el que se busca insertar la propuesta del otro cónsul en La Habana, Antonio Hoffmann.

Menos conocido, el caso de Antonio Hoffmann resulta atractivo para ser examinado. Para comenzar, por las expectativas que suscitó en su momento al proponer la constitución de una compañía de

Urquía la subvención de mil doscientos por viaje redondo entre Veracruz y La Habana, tocando el puerto de la Frontera en Tabasco en los términos y bajo las siguientes condiciones del siguiente convenio”, AGN, Gobernación, *Decretos y circulares*, C:584 E.14.

¹⁵ Véase Laura Muñoz, *Centinelas de la frontera...*, p. 66-71; “Dos cónsules mexicanos en La Habana: su visión geopolítica y la defensa del interés nacional”, *Historia Mexicana*, México, v. XLIX, n. 2, octubre-diciembre, 1999, p. 253-277.

¹⁶ Una semblanza biográfica de Vivó se encuentra en Laura Muñoz, “Dos cónsules mexicanos...”

¹⁷ El nombramiento para hacer el recorrido se hizo en mayo de 1846 y el de cónsul en noviembre del mismo año. Delfín Quezada Domínguez y Romeo Frías Bobadilla, *Puerto Progreso, Yucatán. Pasado y presente*, Progreso, Colegio Yucatanense de Antropólogos/Municipio de Progreso, 2006, p. 58; José M. Salas a Buenaventura Vivó, 19 de noviembre de 1846, en AHGE-SRE, exp. LE 1773 (I).

¹⁸ Delfín Quezada Domínguez y Romeo Frías Bobadilla, *Puerto Progreso...*, p. 58-59.

UNAM - IHH

transporte marítimo en un área donde se habían ya consolidado empresas estadounidenses que competían con las europeas, pero también, y especialmente, por la significación de esa propuesta. ¿Qué muestra un proyecto de esta naturaleza? Entre otras cosas, refleja el periodo en el que surge la república restaurada, imbuida de planes de desarrollo, que expresa, asimismo, la conciencia asumida acerca de la necesidad de construir al Estado-nación. Es un periodo de creciente intercambio comercial, en el que se inicia la reorientación de las exportaciones de México. De igual forma, la iniciativa evidencia la contribución de los individuos que forman parte del aparato administrativo y son al mismo tiempo actores con intereses particulares y con una participación más dinámica.

Los años setenta del siglo XIX fueron testigos del cambio de productos exportados desde México sustituyendo el suministro de metales, que había sido hasta entonces el principal rubro, por bienes agrícolas. En esa época se desarrolló una intensa campaña impulsada desde el gobierno, a través de sus representantes consulares, para promocionar la producción de bienes primarios en territorio mexicano y apuntalar el desarrollo económico del país. Por ejemplo, Matías Romero en un discurso ante la Cámara de Comercio de Nueva Orleans, en 1875, hacía propaganda a las tierras de México como aptas para el café y buscaba atraer capitales para su explotación.¹⁹ Otro de los cultivos que comenzó a extenderse por esa época fue el henequén, importante para el caso que nos ocupa porque, producido en la península yucateca, salía por Sisal primero, y en la siguiente década por Progreso, los puertos que, precisamente, pretendía atender la compañía de navegación propuesta por Antonio Hoffmann y Urquía, comunicándolos con el de La Habana, para incorporar los bienes producidos en México a los circuitos comerciales.

Sandra Kuntz explica sucintamente el proceso de la siguiente manera. Tras señalar que “la estructura tradicional del comercio consistía en exportar plata acuñada en grandes cantidades y de manera secundaria tintes, maderas (tintóreas y de ebanistería), vainilla

¹⁹ Mabel Centeno, “México y las relaciones comerciales con Estados Unidos en el siglo XIX. Matías Romero y el fomento del café”, *Historia Mexicana*, México, 180, v. XIV, n. 4, 1996, p. 744.

y algunos otros artículos en cantidades modestas”,²⁰ añade que este modelo predominó hasta los años setenta cuando empezó a operarse un cambio:

A los metales preciosos se sumaron los minerales industriales, y luego éstos empezaron a exportarse con un grado mayor de elaboración. Los productos “tradicionales”, como los tintes y la madera cedieron su lugar a productos de la agricultura tropical como el café, el henequén y el tabaco...²¹

Con esa variación, que implicó fortalecer a otras regiones productoras, así como que la actividad en los puertos se intensificara e incluso que se crearan otros para favorecer la exportación, fue necesario que las comunicaciones marítimas se transformaran al tiempo que se necesitó que otras vías se desarrollaran. Las rutas de las embarcaciones y los intervalos de los viajes de las compañías de navegación encargadas de transportar los productos que demandaba el mercado mundial se modificaron. Justo en este contexto se inserta y cobra significación el afán de Antonio Hoffmann.

Antonio Hoffmann y compañía

Una vez ubicado el contexto en el que surge la propuesta veamos quién la hizo y en qué consistía. ¿Quién era Antonio Hoffmann? Para la época en que decide fundar la mencionada compañía de navegación hacía poco tiempo que había sido promovido por segunda vez de agente comercial a cónsul de México en La Habana.²² Hoffmann provenía de una familia de comerciantes, de origen germano.²³ Había iniciado sus negocios, al parecer, en Tampico donde su padre había sido cónsul de Prusia y socio de otro comerciante, Enrique d’Oleire. Antonio Hoffmann y Urquía había fungido como cónsul de México en La Habana unos años antes, en plena interven-

²⁰ Sandra Kuntz y Horst Pietschmann, *México y la economía atlántica. Siglos XVIII-XX*, México, El Colegio de México, 2006, p. 151.

²¹ *Ibid.*, p. 152

²² Antonio Hoffmann y Urquía, expediente personal, AHGE-SRE, exp. LE 1796 (IV).

²³ Brígida von Mentz *et al.*, *Los pioneros del imperialismo alemán en México*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1982, p. 143.

ción francesa. Al parecer la intervención había provocado que Antonio se trasladara a La Habana y que varios miembros de su familia se desplazaran de Veracruz hacia otros sitios, como Progreso y Mérida.²⁴ Las referencias hasta ahora reunidas insinúan la posibilidad de que los hermanos Hoffmann intentaran no sólo tener sus negocios en el puerto y tierra adentro de la península, sino incursionar en el transporte de mercancías en una zona de mucha interacción, una región marítima en el sentido en el que sugiere Carmen Blázquez,²⁵ como era la del triángulo formado entre Veracruz, La Habana y Sisal. Ahí los barcos de la compañía Alexander e Hijo, de Nueva York, ya surcaban las aguas conectando a ese puerto con Veracruz y Sisal, y a Nueva Orleans con Veracruz, Tuxpan y Tampico,²⁶ los de las líneas Ward —que desde la segunda mitad de los años cincuenta llegaban a La Habana y ofrecían servicios regulares a puertos mexicanos— y donde otras líneas europeas extendían sus actividades. A partir de la información que ofrecen los historiadores Frías Bobadilla en su texto sobre la historia del puerto de Progreso,²⁷ se podría proponer como muy probable que los hermanos Hoffmann vislumbraran la posibilidad de una expansión de sus negocios, como resultado del cambio de condiciones producto del traslado de la aduana marítima de Sisal a Progreso, en 1871.²⁸ Era, desde luego, el inicio de una nueva etapa que convirtió a Progreso, desde entonces puerto de altura y cabotaje, en el principal centro exportador de Yucatán gracias a la creciente producción y salida del henequén en forma de sacos, hilo, fibra, hamacas. El comportamiento de la familia Hoffmann, si fuere esto lo que ocurrió, no sería extraño en esa época.

²⁴ Laura Muñoz, “Antonio Hoffmann y Urquía, representante del supremo gobierno de México en Cuba”, en María del Carmen Collado Herrera y María Esther Pérez Salas (coord.), *Tres décadas de hacer historia*, México, Instituto Mora, 2011, p. 169-188.

²⁵ Carmen Blázquez Domínguez, “Compañías navieras en el puerto de Veracruz en tiempos del régimen porfirista”, *Sotavento*, n. 11, 2001-2002, p. 39-60.

²⁶ José Ronzón, “La Alexander and Son y la navegación en el Golfo de México”, ponencia presentada en el XIII Festival Internacional Afrocaribeño, Instituto Veracruzano de Cultura, Veracruz, 18 al 27 de agosto de 2006.

²⁷ Rubén Frías Bobadilla y Romeo Frías Bobadilla, *Progreso y su evolución, 1840 a 1900*, citado en Mario Trujillo Bolio, *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social /Miguel Ángel Porrúa, 2005, p. 172-173.

²⁸ Mario Trujillo Bolio, *El Golfo de México...*, p. 106.

Como apunta Blázquez, las reformas liberales y los cambios económicos ocurridos en las últimas tres décadas del siglo XIX dieron paso a un proceso de diversificación empresarial “que vincula inversiones de capital y rutas marítimas”.²⁹

Lo que tenemos por cierto es que, sin saber cuál fue la razón, Hoffmann solicitó a la Secretaría de Relaciones que se le pagara su sueldo “por la Aduana marítima del Progreso”.³⁰ ¿Tenía relación con la propuesta de fundar una compañía? No se sabe, pero sí se puede afirmar que en Progreso tenía negocios la firma Hoffmann y Domínguez de Mérida, de la que formaba parte uno de los hermanos de Antonio; que es probable que su decisión estuviera relacionada con esto último; y que la Secretaría de Relaciones Exteriores le pagó sueldos atrasados a través de esa firma comercial en febrero de 1874.³¹

Las pistas encontradas hasta el momento apuntan a considerar que la propuesta de fundar una compañía naviera nació de la observación cotidiana que Antonio Hoffmann, como cónsul de México en La Habana, realizaba del movimiento comercial en el puerto, de la identificación de las necesidades del mercado local, del conocimiento que tenía de los bienes que se producían en México y que podían subsanar las carencias en la isla, del tráfico mercantil que se originaba en la república, del que él participaba como comerciante y miembro de una familia de comerciantes instalados en diversos puntos.³² Pero también —y de manera significativa— fue una respuesta a los planes gubernamentales de desarrollo del país y de la mayor circulación y competencia de compañías navieras en el Golfo de México, que por esos años invirtieron más capitales, ampliaron sus rutas, modernizaron su flota, en el caso de las ya establecidas, a las que se sumaron nuevas compañías que empezaron a circular, y a ofrecer sus servicios de transporte de carga y pasajeros. Mario Trujillo afirma que fue “a partir de 1870 cuando el intercambio marítimo mercantil cobra impulso en el litoral del Atlántico mexicano”.³³ Por su parte, Carmen Blázquez añade que

²⁹ Carmen Blázquez Domínguez, “Compañías navieras...”, p. 53.

³⁰ Antonio Hoffmann y Urquía, expediente personal, AGN, exp. LE 46, f. 150.

³¹ Mejía a ministro de relaciones Lafragua, México, febrero 14 de 1874, en expediente personal, AGN, exp. LE 46, f.251.

³² Laura Muñoz, “Antonio Hoffmann y Urquía...”

³³ Mario Trujillo Bolio, *El Golfo de México...*, p. 122.

[...] para fines de los setenta y principios de los ochenta las comunicaciones de cabotaje y trasatlánticas se habían integrado en un sistema naviero que daba forma a una región marítima al seguir las corrientes del comercio exterior y tocar puertos de cabotaje mexicanos hacia los cuales confluían importantes volúmenes de producción regional. Estas corrientes o rutas eran la norteamericana, la europea, la del mar Caribe y la del Circuncaribe.³⁴

Añade que las rutas de las compañías navieras siguieron el patrón de los flujos mercantiles exteriores. En esa región marítima se insertaban los puertos al sur de Veracruz modificando el triángulo Veracruz-Frontera-La Habana, por otro en el que Progreso ocuparía uno de los vértices.

Cuando Antonio Hoffmann y Urquía propone la creación de su compañía ocupaba por segunda vez la representación de México en La Habana, como ya he mencionado. La primera había sido de febrero de 1866 a junio de 1867, cuando destacó por defender a los trabajadores mayas que eran explotados en las plantaciones de Cuba.³⁵ Ahora, en esta segunda oportunidad, había sido nombrado primero como agente comercial a principios de 1870 y al año siguiente fue designado cónsul. Ocupó ese cargo hasta julio de 1877.³⁶ Es decir, en total fue representante de México alrededor de ocho años. Leal a Benito Juárez primero, y luego a Sebastián Lerdo de Tejada, fue un activo defensor de los intereses de México en Cuba, siempre protegiendo a los nacionales o llamando a los productores mexicanos para que aprovecharan las oportunidades del mercado cubano.³⁷

En esos años, en La Habana —puerto estratégico en el cruce de rutas— se vivía una intensa actividad con la llegada y partida de las embarcaciones de las diversas compañías navieras que aumentaban su circulación en el área. Recordemos que en La Habana hacían escala las compañías que iban a Europa o hacia Estados Unidos, o que provenientes de esos destinos se dirigían a puertos mexicanos. Y a decir de nuestro cónsul, en esos años, de plena guerra por la independencia de Cuba, la llamada guerra grande o de los diez años,

³⁴ Blázquez, “Compañías”, p. 49. Véase también José Ronzón, *Sanidad y modernización en los puertos del Alto Caribe 1870-1915*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco/Miguel Ángel Porrúa, 2004.

³⁵ Para profundizar en esta labor véase Laura Muñoz, “Antonio Hoffmann y Urquía...”

³⁶ Antonio Hoffmann y Urquía, expediente personal, AHGE-SRE, exp. LE 1796 (IV).

³⁷ Laura Muñoz, “Antonio Hoffmann y Urquía...”

por una anomalía especial del comercio de esta ciudad no sólo no se ha resentido en lo más mínimo, sino que puede muy bien asegurarse que ha prosperado considerablemente [...] hoy por hoy el crédito se mantiene firme y todas las operaciones mercantiles marchan con una regularidad increíble.³⁸

La situación parecía alentadora para crear una empresa dada la actividad comercial que se desarrollaba en la isla, por las transformaciones que se operaban en México y, por otra parte, porque ya desde hacía tiempo a Hoffmann le preocupaba la poca presencia “mexicana” en la región marítima. Así lo había expresado a sus superiores en la cancillería. Por ejemplo, en febrero de 1871, en una de sus misivas le manifestó al secretario de relaciones exteriores:

Muy desconsolador es ver que nuestra bandera no se vea representada por barco alguno sino es por alguna goleta que de tarde en tarde suele venir de Tabasco, Yucatán y Campeche y muy de desear sería que el Congreso hiciera algo a favor de nuestra marina mercante.³⁹

Así pues, uno de los resultados de estas preocupaciones fue que el cónsul se planteara organizar una compañía de navegación.

La noticia de este acontecimiento la encontramos divulgada por primera vez en *El Eco de Ambos Mundos*, diario de política que circulaba en la capital mexicana. En sus páginas del número correspondiente al 9 de septiembre de 1873 se anunciaba la llegada a la ciudad de México del “ilustrado joven veracruzano”. La nota periodística recalca que el motivo del viaje de Antonio Hoffmann era proponer al ejecutivo el establecimiento de una línea de vapores entre La Habana y Veracruz, tocando en Campeche o Laguna. El autor de la nota señalaba, usando el estilo de la época: “se nos asegura que su proposición descansa en bases muy convenientes para la república”.⁴⁰

La iniciativa llegaba en un momento oportuno. Gobernaba ya Sebastián Lerdo de Tejada, en el espíritu del régimen de Juárez de poner a México “a la altura del mundo contemporáneo”, según ha

³⁸ A. Hoffmann y Urquía al ministro de Relaciones Exteriores, La Habana, 31 de diciembre de 1874, en AHGE-SRE, exp. LE 42.

³⁹ A. Hoffmann y Urquía al ministro de Relaciones Exteriores, revista La Habana, 23 de febrero de 1871, AGN, Libro copiador de cartas del consulado de México en La Habana, L-(729.I-5)36, p. 35.

⁴⁰ *El Eco de Ambos Mundos*, 9 de septiembre de 1873, p. 3.

UNAM - IHH

señalado don Luis González.⁴¹ Se impulsaba el proceso de integración a la economía mundial con productos agrarios, entre ellos el henequén que empezaba a aumentar sus niveles de exportación.⁴² Se requería por lo tanto, el desarrollo de las comunicaciones, no sólo para conectar a Progreso que sería el puerto por el que saldría cada vez con mayor frecuencia el henequén, sino en general de los diferentes puertos del país. Es decir, el propósito de Hoffmann coincidía plenamente con el interés del gobierno federal de desarrollar las comunicaciones marítimas regulares y eficientes entre los puertos del litoral mexicano y los puertos extranjeros.

Nuestro cónsul en La Habana, como comerciante que era, había identificado las condiciones del momento, las necesidades del mercado cubano que podían ser cubiertas con bienes que se producían en distintos lugares de la República mexicana, en especial, ganado, harina, maíz, café y cebada. Para impulsar el intercambio comercial, una de las primeras medidas que propuso fue el establecimiento de otras oficinas viceconsulares que se sumarían a la que existía en La Habana. Las ciudades consideradas para establecer dichas oficinas fueron Matanzas, Cárdenas, Cienfuegos y Santiago de Cuba, porque —señalaba en su correspondencia— de esos puertos, siendo de altura, “con frecuencia suelen salir buques para puertos en la República”,⁴³ y como se trataba de que la medida no fuera onerosa para la nación, creía que para que esas oficinas funcionaran “bastaría se nombraran viceconsulados o cónsules sin sueldo”.⁴⁴

Hoffmann confiaba en que su solicitud tendría resultados positivos: “No dudo que el ciudadano Presidente acceda a ello”,⁴⁵ comentaba en una nota. No he encontrado hasta ahora la documentación que me permita afirmar que hubo un aumento de oficinas consulares en esos años, y si lo hubo, que fue resultado de sus gestiones o de que así conviniera a la administración federal, pero es un

⁴¹ Luis González, “El liberalismo triunfante...”, t II, p. 908, citado en Mabel Centeno, “México y las relaciones comerciales...”, p. 742.

⁴² Fernando Rosenzweig, “Las exportaciones mexicanas de 1877 a 1911”, *Historia Mexicana*, n. IX, v. 3 (35), enero-marzo, 1960, p. 398-400, citado en citado en Mabel Centeno, “México y las relaciones comerciales...”, p. 740; Paolo Riguzzi, “La política comercial en México, 1856-1930: fuentes y problemas”, *América Latina en la Historia Económica*, n. 15, enero-junio, 2001, p. 107-115.

⁴³ Laura Muñoz, “Antonio Hoffmann y Urquía...”

⁴⁴ *Idem.*

⁴⁵ *Idem.*

hecho que el aumento de oficinas viceconsulares fue una demanda constante de más de uno de los cónsules emplazados en La Habana.

Sin embargo, como verían Hoffmann y sus sucesores en el puesto, la dificultad para impulsar los proyectos que aumentarían el intercambio comercial entre México y Cuba no provenía de la falta de oficinas viceconsulares, sino de la respuesta de los productores mexicanos, o más bien, de la falta de esa respuesta. De hecho no está del todo claro qué prevaleció, si la falta de interés de los productores mexicanos para colocar sus productos, o la ausencia de condiciones competitivas para llevarlo a cabo dado el control que las grandes empresas navieras tenían de las comunicaciones en la región del Golfo. El resultado fue que no se abasteció el mercado cubano con el ganado, maíz y otros granos procedentes de México en la proporción que preveía Hoffmann.

La decisión del cónsul mexicano de establecer una compañía de navegación induce a pensar que él atribuía a ese control de las grandes empresas extranjeras el que no se expandiera la venta de productos mexicanos en la isla. Así pues, con objeto de impulsar la distribución de productos mexicanos en Cuba y de mejorar las comunicaciones entre la isla y nuestro país, Hoffmann solicitó, y obtuvo, en enero de 1874, la concesión de una línea de vapores que uniría Veracruz, La Habana y otros puertos del Golfo.⁴⁶ Hoffmann consiguió la autorización el mismo año que la Alexander e hijos, a la que se le venían renovando concesiones desde 1867, obtuvo una subvención para operar en los puertos mexicanos de Frontera y Progreso.⁴⁷ Al mes siguiente, en febrero, Antonio Hoffmann y Urquía, con cinco de familia, llegó a La Habana en el vapor americano *Cleopatra*, procedente de Progreso y Veracruz,⁴⁸ pero no se sabe qué pensaba acerca de la concesión que le había sido otorgada unas semanas antes, ni si contaba con los recursos suficientes para poner en marcha su proyecto que, según había afirmado la prensa capitulina, se sustentaba en bases favorables para el país.

En México, el Congreso había decretado a comienzos de 1874 que al igual que a otras compañías de navegación, entre ellas la Alexander

⁴⁶ “Joaquín O. Pérez, gobernador del Distrito Federal”, *Diario Oficial*, 28 de enero de 1874, p. 151-156.

⁴⁷ Mario Trujillo Bolio, *El Golfo de México...*, p. 146.

⁴⁸ AGN, Libro copiador de cartas del consulado de México en La Habana, L- (729.I-5)36.

e hijos, la línea de vapores de Antonio Hoffmann y Urquía recibiera una subvención de 1200 pesos por viaje redondo entre Veracruz y La Habana, circuito que debía cubrirse en quince días, tocando Progreso a la ida y a la vuelta, y una vez al mes Frontera, a su regreso a La Habana. La concesión fue otorgada por cuatro años, prorrogables a seis si se desempeñaba de acuerdo con el contrato y sin incurrir en multa alguna. La subvención sería pagada inmediatamente después de concluido cada viaje (redondo), pero para tenerla, la salida de las embarcaciones no debía retrasarse 48 horas.⁴⁹ El supremo gobierno aprobaba los itinerarios, es decir el control de las rutas y, yendo más allá, el control del espacio. También prevenía que por un precio especial, de la cuarta parte del valor, la compañía transportara a los oficiales de tropa y a todos los funcionarios del gobierno mexicano y sus equipajes. Los efectos del gobierno pagarían medio flete. Con seguridad no era a esto a lo que se refería *El Eco de Ambos Mundos* cuando aludía a “las bases muy convenientes” que contemplaban los términos de la proposición de Hoffmann,⁵⁰ sino a lo que una línea de vapores representaba para el desarrollo de México.

En cuanto al traslado de mercancías se emitieron disposiciones para las permitidas para la exportación. Finalmente, la subvención cubría el transporte del correo, que sería gratis mientras ésta durara.

Los buques deberían ser de vapor, hélice o ruedas, de 1 500 toneladas y con la suficiente comodidad para cien o más pasajeros (entre primera y segunda clase) y el servicio debería empezar a más tardar en mayo, o sea cuatro meses después de haber obtenido la concesión. Buques de 1500 toneladas correspondían a un proyecto ambicioso, sobre todo si consideramos que la Alexander e hijos, que llevaba años navegando, apenas en 1878 —en unión con la naviera de James E. Ward, la línea Ward— planeaba poner en funcionamiento vapores con carga de 1 000 toneladas.⁵¹

Los requerimientos en el tamaño y la capacidad de los buques que debía tener la compañía y el corto tiempo del que se disponía para empezar a surcar las aguas del Golfo de México pueden haber sido los primeros obstáculos para que se lograra el cometido de la

⁴⁹ “Joaquín O. Pérez, gobernador...”, p. 151-156. Había excepciones como cuarentena en La Habana y otras de fuerza mayor que debían ser justificadas.

⁵⁰ *El Eco de Ambos Mundos*, 9 de septiembre de 1873, p. 3.

⁵¹ Véase Mario Trujillo Bolio, *El Golfo de México...*, p. 146.

línea. No hay indicios de que el cónsul contara con un consorcio de magnitud tal como para poder levantar una compañía de las proporciones precisadas. Una compañía que tendría que competir con las más grandes que visitaban México por esos años y que eran las que conectaban los puertos que pretendía cubrir la compañía de Hoffmann. Para la época, sus corresponsales en Progreso, Hoffmann y Domínguez ciertamente se habían asentado en el puerto, entre las primeras casas consignatarias y comisionistas y eran representantes de la Steamship Line.⁵²

Otro problema para su funcionamiento puede haber sido la disposición de que “en caso de que los buques nacionales tuvieran en La Habana las franquicias de los españoles, se rescindiría el contrato a los seis meses de conocerse en México la disposición de que se trata”.⁵³

La propuesta no sólo beneficiaba los intereses del gobierno que era el que regulaba la circulación e impulsaba el desarrollo de las comunicaciones, o de los particulares, que tendrían ganancias económicas, también se pretendía “adelantar en el estudio de la náutica de la marina mexicana” y eso implicaba el entrenamiento de dos jóvenes (de familias mexicanas) que “aprenderían todo acerca de la navegación recibiendo mesa gratis”.⁵⁴ Por otra parte, si el gobierno necesitara que los buques de la compañía se armaran en guerra, la empresa lo haría a cambio del precio que se conviniera, de igual manera en caso de pérdida o avería. Me parece que también es importante señalar, por lo que a las manifestaciones de protonacionalismo corresponde, que se estableció que la compañía se sujetaría a las leyes mexicanas, renunciando a todo derecho de extranjería.

Reflexiones finales

Hasta el momento no he encontrado la información documental que confirme que la empresa logró funcionar, no obstante que en algunos textos se da como un hecho,⁵⁵ de tal suerte que más que enunciar

⁵² Delfín Quezada Domínguez y Romeo Frías Bobadilla, *Puerto Progreso...*, p. 81 y 165.

⁵³ *El Foro*, 1 de enero de 1874, p. 2.

⁵⁴ “Joaquín O. Pérez, gobernador...”, p. 151-156.

⁵⁵ Mario Trujillo Bolio, *El Golfo de México...*; Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia moderna de México, La república restaurada. La vida económica*, t. II, México, Hermes, 1989.

conclusiones al respecto lo que puedo plantear son hipótesis. Creo que aún cuando la compañía no lograra ponerse en ruta, el solo proyecto y las disposiciones tomadas reflejan el intento por impulsar recursos que beneficiarían al país, que lo ayudarían a avanzar hacia el progreso y la modernización, contribuirían a la capacitación de recursos humanos para el desarrollo de la navegación y al despliegue de condiciones para ejercer soberanía.

No obstante, queda abierta la investigación con miras a constatar cuál fue la suerte del proyecto. Como he dicho, varios autores dan por cierto que la compañía funcionó e incluso que jugó un papel importante para bajar los precios del transporte en la época.⁵⁶ Personalmente no he encontrado registros de ella, ni en la correspondencia del cónsul ni en los reportes de las capitanías de los puertos implicados consignados en los libros de Movimiento Marítimo. Lo que sí conozco es la existencia de los registros de dos demandas, de 1889, de Antonio Hoffmann y compañía a Ramón Luján y a María Lachette, respectivamente, pero no he tenido todavía acceso a los documentos.⁵⁷ Es decir, que ni siquiera puedo afirmar que se trata de la compañía de navegación cuya historia nos ocupa en estas páginas.

En cuanto a los posibles socios de don Antonio, sus hermanos que operaban bajo la firma Hoffmann y Domínguez, lo que se sabe es que se mantuvieron en la actividad comercial en el puerto de Progreso y en Mérida, y unos años después aparecen como “agentes de las líneas de vapores de los señores F. Alexander... [y como] consignatarios de varias empresas de vapores y buques de vela en el Golfo Mexicano”.⁵⁸ En la memoria de Hacienda correspondiente al año 1876-1877, la firma se muestra muy activa en la importación y exportación, principalmente desde y hacia La Habana, Nueva York y Nueva Orleans. En ningún caso utilizan embarcaciones nacionales, siempre vapores americanos.⁵⁹

⁵⁶ Mario Trujillo Bolio, *El Golfo de México...*; Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia moderna de México...*

⁵⁷ AGN, Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, Registro de expedientes 1822-1889.

⁵⁸ Véase el *Índice general de anuncios*, p. 371 en <cdigital.dgb.uanl.mx/la/.../1020133931_142>. Consultado el 28 de junio de 2011.

⁵⁹ Memoria de Hacienda y Crédito Público correspondiente al quincuagésimo segundo año económico transcurrido del 1o. de julio de 1876 a 30 de junio de 1877 presentada... al Congreso de la Unión el 10 de diciembre de 1877. México: Imp. del Comercio, de Dublan y Chávez, a cargo de M. Lara, 1877, documento núm. 211,

En la correspondencia enviada desde La Habana, insisto, Antonio Hoffmann no hace alusión a la compañía, ni antes ni después de haber obtenido la concesión. Lo que sí hace es seguir el desempeño de las compañías navieras, así que cuando “la casa F. Alexander e hijos de Nueva York” quitó de la carrera el vapor *City of Havana* para “dedicarlo exclusivamente” a la línea de Nueva York a La Habana, Hoffmann apenas se enteró de los rumores, inmediatamente envió una nota reservada para comentar el hecho, pues el barco

[...] puesto en su lugar para la línea de Veracruz, el vapor *Cuba*, que además de sus pocas comodidades, es muy poco andador, y —aclaró— como creo que esto es un abuso de dichos Sres. lo pongo en su conocimiento para que se sirva dar cuenta de ello al C. presidente para los fines convenientes.⁶⁰

¿Por qué nunca mencionó en su correspondencia a la compañía? ¿Existirán comentarios en las secciones dañadas de los libros copiadores? En todo caso, existente o no la compañía, insistir en el tema contribuye al estudio del comercio atlántico desde la perspectiva americana,⁶¹ pero también al conocimiento del desempeño de un grupo de individuos que pensaron y actuaron en función de la construcción del país.

Los cónsules mexicanos en las islas del Caribe, no solamente en Cuba, desempeñaron una labor importante al estar como representantes oficiales, como vigías y como comerciantes. Es decir, conjuntaban en su persona intereses públicos y privados. Algunos, como Buenaventura Vivó y Antonio Hoffmann y Urquía, lo hicieron proponiendo el establecimiento de líneas de vapores, proyectos en los cuales se fundía el llamado interés nacional con los intereses individuales, que no siempre fueron los de comerciantes.

p. XXXII-XXXIX en cdigital.dgb.uanl.mx/la/.../1080044301_073.pdf [consultado el 15 de septiembre de 2012].

⁶⁰ Antonio Hoffmann y Urquía a Juan de Dios Arias, oficial mayor encargado del Ministerio de Relaciones Exteriores, Reservada, La Habana, septiembre 22 de 1876, AGN, Libro copiadore de cartas del consulado de México en La Habana, L-(729.1-5)37, p. 236.

⁶¹ Tarea a la que se han abocado ya varios estudiosos. Véase Matilde Souto, “La infraestructura portuaria del Veracruz colonial”, en Flor Trejo (coord.), *Estudios sobre la cultura marítima en México* (inédito).

Habría que seguir explorando en la idea de que esos representantes de México fueron poseedores de una conciencia geográfica, fácilmente calificable de geopolítica, que les permitió actuar en beneficio de, o proponer a las autoridades mexicanas, una acción hacia el exterior tomando en cuenta la ubicación de México, de Cuba y del mar que indistintamente los une y los separa. Lo que la actividad de esos individuos, como cónsules, vicecónsules, agentes comerciales, o incluso ministros plenipotenciarios deja al descubierto es que ese espacio amplio se vivía como una sola región, un espacio complejo, de interacción, en el que, entre otras cosas, se dirimía la defensa, se alentaba el intercambio, se resolvían problemas sociales internos, y cuyos límites se fueron modificando, no en términos políticos, fenómeno ya de pleno siglo XX, sino simbólicamente, y de acuerdo a cómo se percibió a la región y cómo desplazaron en ella diversos grupos.⁶²

Examinar el caso de la compañía de navegación de don Antonio Hoffmann, cónsul de México en La Habana, nos permite acercarnos al estudio del comercio como uno de los temas de las relaciones internacionales y en este caso en particular al estudio del comercio y su relación con el mar; característica que resulta obvia al hablar del tráfico comercial entre los puertos del Golfo de México y el de La Habana. Pero no se queda ahí.

La iniciativa de Hoffmann al proponer la creación de una compañía naviera se mueve en el difuso borde entre lo político y lo económico en el que desempeñaban su actividad los cónsules. Por una parte atiende al deseo —personal y oficial— de incidir en la promoción y crecimiento del país en el aspecto económico y por otra, al llamar al ejercicio de la soberanía del gobierno mexicano que otorga las concesiones, en este caso a una compañía de capital nacional para circular en un espacio en el que las grandes empresas estadounidenses y europeas —francesas e inglesas, principalmente— se movían como en sus mares patrimoniales. Otorgar la concesión remitía al reconocimiento de la supremacía del Estado sobre las aguas, al control de las aduanas, al cambio de itinerarios y de rutas marítimas y con ello a una reordenación del espacio marítimo.

⁶² Johanna Von Grafenstein *et al.*, *Un mar de encuentros y confrontaciones. El Golfo Caribe en la historia nacional*, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 2006.

El tema analizado evidencia también la conexión que tenían los cónsules, muchos de ellos comerciantes, con el mar y como constituían a su vez puentes entre el espacio marítimo y la tierra firme, una especie de hombres frontera, función análoga a la de los puertos que unían al mar con el hinterland que producía lo que salía por sus muelles.