

# ESTABLECIMIENTO Y DESARROLLO INICIAL DEL PUERTO DE LA PAZ, BAJA CALIFORNIA, 1823-1857

Dení Trejo Barajas

## El inicio de la colonización

**H**a sido una tentación para los historiadores preocupados por los orígenes hablar de las diversas fundaciones de La Paz (puerto ubicado en el actual estado de Baja California Sur), correspondientes todas ellas a la época de las exploraciones y a la época misional; sin embargo, es importante señalar que todas esas fundaciones primigenias no dieron lugar a formas de poblamiento estables.<sup>1</sup> De hecho, fue hasta la tercera

---

<sup>1</sup> Aunque durante la época jesuítica se fundó una misión en la bahía de La Paz, poco tiempo después de la rebelión indígena de 1734 fue clausurada por los propios misioneros, quienes a partir de 1748 concentraron sus fuerzas en sostener las otras misiones del extremo sur peninsular. Quedó entonces deshabitado el lugar, no obstante que continuó como embarcadero necesario para personas y mercancías que se introducían hacia el interior del extremo sur de la Baja California.



Universidad Autónoma de Baja California Sur.  
Correo electrónico: dtrejo@uabcs.mx

TZINTZUN, Revista de Estudios Históricos, N° 34, julio-diciembre del 2001.

década del siglo XIX que dicho puerto comenzó a existir como centro poblacional. En ello tuvieron que ver la actividad minera y agropecuaria del sur de la Baja California,<sup>2</sup> así como los ires y venires de las embarcaciones del comercio de cabotaje entre los puertos del Pacífico mexicano, la intermitente presencia de barcos extranjeros en las aguas de la bahía de La Paz y la estadía en el verano de las armadas dedicadas a la extracción de perlas.

En los años veinte del siglo XIX La Paz era un lugar prácticamente despoblado al cual llegaban, procedentes del interior de la península, particularmente de la sierra de San Antonio, las recuas de mulas cargadas con plata pasta y esquilmos de la ganadería, productos que eran enviados a otros puntos del golfo, principalmente San Blas, Mazatlán y Guaymas, e inclusive al extranjero. Después de descargar los bultos de la región minera, los arrieros recogían la mercancía dejada por los comerciantes marítimos para llevarla hacia el real de San Antonio y demás rancherías y pequeñas poblaciones del interior, quedando entonces abandonado el embarcadero.

El incremento del movimiento de personas y bienes entre San Antonio y La Paz, así como entre esta última y otros puertos del Pacífico, propiciaron el poblamiento de dicho lugar. Sabemos que hacia 1823, cuando el comandante de San Antonio, José Fernández, promovía la colonización del puerto entre los vecinos de la sudpenínsula, sólo un individuo, Juan José Espinosa, tenía tierras trabajadas y cercadas en dicho lugar y el comerciante Juan García había obtenido un permiso para levantar una habitación con el objeto de guardar sus intereses.<sup>3</sup>

El llamado a la colonización tuvo pronta respuesta, pues en los siguientes años se asentaron en La Paz no sólo antiguos vecinos del sur de la península, sino también marinos y comerciantes que

<sup>2</sup> A mediados del siglo XVIII surgieron los primeros asentamientos mineros en el sur de la Baja California, cuyos habitantes propiciaron el desarrollo de actividades agropecuarias fuera del sistema misional. Sobre este proceso véase, Jorge Amao Manríquez, *Mineros, misioneros y rancheros de la Antigua California*, México, INAH, Plaza y Valdés Editores, 1997.

<sup>3</sup> Archivo Histórico Pablo L. Martínez (en adelante AHPLM), *Comunicado del comandante de San Antonio José Fernández al jefe político José Manuel Ruiz sobre las quejas de los navegantes que llegan al puerto de La Paz*, San Antonio, 15 de julio de 1823, V. 15, Doc. 177.

circulaban de tiempo atrás en las costas del golfo de California. Hay que apuntar que el aumento del tráfico en esta región marítima mexicana tuvo que ver con el derrumbamiento del monopolio comercial hispano y la consecuente expansión comercial inglesa y norteamericana por el Pacífico. De ahí que a esta misma época corresponda el surgimiento y desarrollo inicial de Guaymas y Mazatlán, asentamientos que en el transcurso de la primera mitad del siglo XIX se convirtieron en los puertos más importantes del noroeste como redistribuidores de las mercancías dejadas en sus costas por los buques extranjeros.<sup>4</sup> A dichos puertos, de los actuales estados de Sonora y Sinaloa, quedaría ligada la suerte de La Paz, en ese entonces escala indispensable para los navegantes del golfo californiano.

La constante presencia de embarcaciones extranjeras y el poco control que había sobre el comercio que realizaban en la península, hizo necesaria la habilitación de La Paz como puerto de altura, lo que implicó, a partir de 1828, la legalización del comercio con los extranjeros y el consecuente establecimiento, desde fines de 1829, de una aduana marítima para el cobro de los derechos correspondientes.<sup>5</sup> Esta circunstancia, desde luego favorable al fortalecimiento de la colonización del puerto, dio lugar a que las autoridades peninsulares, asentadas de tiempo atrás en Loreto y San Antonio, se trasladaran a La Paz. En mayo de 1829 lo hizo el subcomisario de Hacienda del

<sup>4</sup> En 1814 y 1820 las Cortes españolas decretaron la habilitación de los puertos de Guaymas y Mazatlán respectivamente. Sobre la expansión marítimo comercial en el noroeste de México en las primeras décadas del siglo XIX véase, Juan Domingo Vidargas, *Navegación y comercio en el Golfo de California 1740-1824*, tesis de licenciatura, México, UNAM, 1982; Sergio Ortega Noriega, "El comercio transpacífico y su impacto sobre el noroeste, 1769-1848", *Memoria XVI Simposio de Historia y Antropología de Sonora*, Hermosillo, Sonora, IIH, Universidad de Sonora, Vol. 1, 1993, pp. 173-186; Inés Herrera Canales, "Comercio y comerciantes de la costa del Pacífico mexicano a mediados del siglo XIX", *Historias*, 20, México, INAH, 1988, pp. 129-135.

<sup>5</sup> AHPLM, *Respuesta de Ignacio Pérez al subcomisario subalterno de Loreto sobre los puertos habilitados al comercio de altura en la península*, Guaymas, 24 de octubre de 1828, V. 21, Doc. 397; Archivo General de la Nación (en delante AGNM), *Comunicado sobre el establecimiento de aduanas marítimas en California*, México, 30 de septiembre de 1829, G, 6 (IIH-UABC, 1829.16); AHPLM, *Comunicado dirigido al comisario de San Antonio en el que se le informa del nombramiento de Esteban Alatorre como contador provisional de la Aduana Marítima de La Paz*, Rosario, Sinaloa, 14 de diciembre de 1829, V. 23, Doc. 673.

Sur, cuya oficina estuvo hasta ese momento en el mineral de San Antonio; por su parte en 1830 las autoridades generales del territorio ya despachaban en La Paz y no en Loreto, sede tradicional del gobierno peninsular. A fines de ese mismo año, como correspondía a una población de importancia y en franco crecimiento, se instalaba la corporación municipal de La Paz, a la que unos meses después se le reconocería su jurisdicción territorial.<sup>6</sup> Finalmente, en 1833 los miembros de la Diputación Territorial declararon que era “evidente a todo el territorio y aun al mismo superior gobierno que las principales relaciones de aquél se (trataban) en este puerto, ya por su localidad para los asuntos exteriores, ya por la residencia en él de las principales autoridades y funcionarios públicos...”, así que en consecuencia La Paz les parecía el mejor lugar para el desempeño de sus propias funciones.<sup>7</sup>

Poco más de una década después de inícida su colonización la población del puerto había aumentado de manera significativa. De estar prácticamente deshabitado en 1823, llegó a reunir a “toque de campana”, según decía el coronel Miguel Martínez en 1836, alrededor de 780 almas. En conjunto toda la jurisdicción municipal de La Paz, es decir, el puerto y las rancherías aledañas, estaba integrada, en dicho año, por alrededor de 1 226 habitantes.<sup>8</sup>

Hemos mencionado que parte de esta población se estableció por motivos que tenían que ver fundamentalmente con su interés en el comercio. El asentamiento de varios inmigrantes extranjeros -antes dedicados al comercio marítimo de cabotaje y ahora abriendo casas comerciales en el puerto- así lo demuestra: Tomás Fernández, por ejemplo, de origen español, pasó a residir en la Paz desde 1830;

<sup>6</sup> AHPLM, *Acta de elecciones del Ayuntamiento en el Puerto de La Paz*, La Paz, 19 de diciembre de 1830, V. 24, Doc. 166; AHPLM, *Demarcación del Ayuntamiento de La Paz hecha por el jefe político Mariano Monterde*, La Paz, 16 de febrero de 1831, V. 24 bis, Doc. 25.

<sup>7</sup> AHPLM, *Acuerdos de la Diputación Territorial*, La Paz, 1° de marzo de 1833, V. 36, Doc. 620.

<sup>8</sup> AHPLM, *Acta del Ayuntamiento de La Paz* de 9 de noviembre de 1835, *Libro de Actas del Ayuntamiento de La Paz, 1833-1859*; Miguel Martínez, “Noticias Estadísticas relativas al territorio de la Baja California”, Jorge Flores (compilador), *Documentos para la historia de la Baja California*, (Papeles Históricas Mexicanos, 2), México, Intercontinental, 1940, p.19.

Antonio Ruffo, originario de Cartagena, España, había navegado en su buque como "transeúnte comerciante" entre 1821 y 1828 y a partir de este último año se estableció en La Paz; Antonio Belloc, marino y comerciante francés, residía en La Paz desde los años veinte; Manuel Amao, natural del Perú, vecino del sur de la península desde 1818 y dedicado tanto a la minería como al comercio marítimo puso también casa en el puerto; Juan Gómez, natural de Portugal, ex ballenero y comerciante de cabotaje en los años veinte, radicó en La Paz desde 1832; el marino y comerciante Francisco Sosa y Silva, también de origen portugués, se estableció en La Paz en 1835; Manuel Castellanos, peruano de nacimiento, llegó a La Paz a mediados de los años treinta, muy probablemente ya como intermediario de alguna casa comercial de Mazatlán.<sup>9</sup>

Por su parte, algunos inmigrantes nacionales que habían llegado originalmente a la zona minera sudpeninsular, con el tiempo extendieron sus intereses hacia el comercio, por lo que también se establecieron en La Paz. Este fue el caso de la familia Navarro y de los hermanos Hidalgo, por cierto ligados entre sí por sus orígenes -ambas familias procedían de Nayarit- y por matrimonio.<sup>10</sup> Otros, como Juan José Encinas, procedente al parecer de Sonora, estuvo desde las primeras décadas del siglo involucrado en el comercio de cabotaje y en la pesquería de perlas, de tal manera que para la década de 1830 se le reconocía como vecino y comerciante de La Paz.

En el transcurso de la década de 1830 estos individuos, tanto los de procedencia extranjera como nacional, establecieron casas de comercio en el puerto y se dedicaron a consolidar su posición de intermediarios entre los habitantes del sur peninsular -mineros, operarios y rancheros- y los comerciantes provenientes del extranjero, así como de las vecinas Sonora y Sinaloa. El aumento de la población y la

---

<sup>9</sup> Trejo Barajas, Dení, *Espacio y economía en la península de California, 1785-1860*, México, UABCS, 1999, pp. 238-242.

<sup>10</sup> Dos hijas del comerciante y ganadero Antonio Navarro casaron con dos de los hermanos Hidalgo. Pablo Martínez L., *Guía familiar de Baja California, 1700-1900*, México, Editorial Baja California, 1965, pp. 140 y 458.

concentración de intereses comerciales y políticos dio lugar a la formación de un incipiente centro urbano con una élite dedicada fundamentalmente al comercio. Según Adrián Valadés, en 1836 La Paz contaba ya con 93 fincas construidas en su mayor parte de adobe con techos de hojas de palma.<sup>11</sup> Un año después había, por lo menos, 16 comerciantes que pagaban impuestos a la municipalidad por ser dueños de tiendas o tendajones. Es conocido además que algunos de estos comerciantes extendieron sus actividades a la minería, la pesquería de perlas, así como hacia la ganadería y la agricultura.<sup>12</sup>

Este inicio relativamente emprendedor del puerto, al calor del comercio con los extranjeros, fue sin embargo interrumpido al poco tiempo. Entre 1837 y 1854 el puerto de La Paz fue cerrado al comercio de altura a consecuencia de políticas que privilegiaron a Mazatlán, centro portuario que tendió a monopolizar la actividad comercial de importación del noroeste.<sup>13</sup>

La supresión del tráfico legal con los extranjeros reforzó al comercio de cabotaje del golfo californiano, actividad que realizaban varios de los mismos comerciantes establecidos en La Paz, así que de cualquier modo, la posición privilegiada que tenían como abastecedores de los habitantes del interior no se vio afectada; dicha medida, en todo caso, acentuó la dependencia de los comerciantes paceños respecto de las casas importadoras de Mazatlán y Guaymas. Por supuesto, el contrabando no había desaparecido y fue alimentado

---

<sup>11</sup> Valadés, Adrián, *Temas históricos de la Baja California*, México, Jus, 1963, p. 119.

<sup>12</sup> Los dieciséis comerciantes eran Antonio Belloc, Manuel Galindo, Cirilo Fierro, Jerónimo Pelato, Francisco Villegas, Manuel Castellanos, José Polo, Eugenio Orozco, Trinidad Meza, Antonio Ruffo, Ángel Lebrija, Luis Acosta, Agustín Villegas, Josefa Hipólita, Juan Gómez, Gabriel Gonzaga. De ellos, Castellanos, Ruffo, Lebrija y Gonzaga tenían intereses en la minería; Galindo, Fierro y Ruffo los tenían en la pesquería de perlas; Belloc, Ruffo, Gómez y Galindo habían conseguido sitios para ganado o suertes de tierra para labores agrícolas en diversas partes del sur de la península. AHPLM, *Lista de las tiendas y tendajones que han de pagar en el presente mes de febrero los derechos municipales*, La Paz, 28 de febrero de 1837, V. 35 bis, Doc. 819; Dení Trejo Barajas, *Op. Cit.*, pp. 177, 186-187 y 196-197.

<sup>13</sup> AHPLM, *Oficio de Luis del Castillo Negrete al inspector general de guías y tornaguías*, Ignacio Martínez, La Paz, 29 de junio de 1837, V. 35, Doc. 5331.

en estos años por la prohibición misma y por lo poco vigiladas que continuaban las costas peninsulares.

Pese al golpe que sufrió el comercio de La Paz con la inhabilitación, los mercaderes lograron sobreponerse gracias a que en los años cuarenta la minería sudpeninsular tomó un nuevo aire por efecto del descubrimiento de nuevas vetas entre 1837 y 1841, lo que generó un creciente interés de los comerciantes de La Paz por abastecer a mineros y operarios e incluso por asociarse con ellos para explotar las minas. Esta intensa actividad de los comerciantes se puede apreciar, por la misma época, en otros ámbitos productivos, como el de extracción de perlas e incluso en las actividades agropecuarias, de las que hay algunas evidencias de mejoría y aumento en los años cuarenta.

La guerra entre México y los Estados Unidos afectó directamente a la Baja California, la cual se vio invadida en 1846 por las fuerzas militares de mar y de tierra de aquel país. Aunque no contamos con datos suficientes al respecto, los que hay nos permiten suponer que durante la invasión las actividades económicas se hayan trastocado por efecto de la movilización de población para la guerra y por el saqueo de pueblos y ranchos por los ejércitos de los bandos contendientes. El puerto de La Paz, particularmente, resintió esta situación, posiblemente por el bloqueo a que se vio sometido en el transcurso de la invasión y porque varios de sus habitantes, que según se sabe se aliaron a los invasores, huyeron cuando éstos dejaron el territorio. Sobre este asunto Adrián Valadés comenta que La Paz “resintió su progreso con la guerra que sostuvo la Nación en 1847 contra los Estados Unidos, pues a más del bombardeo y de los incendios de que fue entonces víctima su población, emigraron a la Alta California, cuando terminó la guerra, sobre trecientas personas”.<sup>14</sup> Lo cierto es que para 1850 el puerto de La Paz presentaba una reducción de su población, en cerca de 100 personas, con respecto a la cifra de 1836. Iniciaba la segunda mitad del siglo con apenas 675 individuos, no obstante que otras zonas del sur de la península, como

---

<sup>14</sup> Valadés, Adrián, *Op. Cit.*, p. 119.

San José del Cabo y San Antonio, presentaban en el mismo periodo una tendencia demográfica creciente.<sup>15</sup> Inferimos que al haberse hecho dependiente el comercio paceño del de Mazatlán y sufrir el bloqueo norteamericano se afectaron negativamente sus intereses, mientras San José del Cabo quedó en mayor libertad de comerciar directamente con los extranjeros.

Parece ser, sin embargo, que la caída demográfica de La Paz fue coyuntural, pues en el transcurso de los años cincuenta se advierte su recuperación, la cual desde luego tuvo que ver con el desarrollo minero agropecuario del extremo sudpeninsular, región sobre la cual el puerto tenía una influencia dominante, y con la rehabilitación del comercio de altura, privilegio que los comerciantes habían pugnado por conseguir desde años atrás y que finalmente les fue concedido en 1854.<sup>16</sup> Este logro permitió que la actividad económica del extremo sudpeninsular y del comercio paceño, en particular, mostrara un incremento sustancial a partir de ese año, no obstante que se impuso la restricción de que la importación se haría para el consumo exclusivo en la península. La posibilidad de la reexportación a los puertos del macizo continental quedaba vedada, por lo pronto, para los comerciantes de La Paz.

Un indicador del aumento de los negocios mercantiles en La Paz se puede advertir al comparar las cifras del valor de sus exportaciones e importaciones en los años de 1849 y 1854. En el primer año mencionado el valor de los productos locales exportados fue de 11 450 pesos, mientras para 1854 era de casi 100 000 pesos. En cuanto a las importaciones las diferencias fueron igualmente notables. En

---

<sup>15</sup> La municipalidad de San José del Cabo duplicó su población entre 1836 y 1850, al pasar de 1 476 a 3 025 habitantes en ese lapso; mientras las de Todos Santos y San Antonio, conjuntamente, aumentaron en un 35 % al pasar de 1 781 a 2 408 individuos. Martínez, "Noticias...", Jorge Flores, *Op. Cit.*, y "Estadística del Territorio de la Baja California, de los dos partidos en que está dividido", *Periódico Oficial de los Estados Unidos Mexicanos*, tomo IV, miércoles 20 de noviembre de 1850, Núm. 35, p. 2, AGNM, G, 1850. 26, f. 13 (IIH-UABC, 1850. 26).

<sup>16</sup> AHPLM, *Decreto de apertura de los puertos de Baja California*, México, 12 de enero de 1854, V. 52, Doc. 64.

1849 fueron del orden de los 16 470 pesos, mientras para 1857, según Lassépas, habrían sido de poco más de 100 000 pesos.<sup>17</sup> En general podemos advertir que el valor de la importación y exportación se multiplicó casi por diez en un lustro, lo que se debió tanto al aumento del volumen, como a una gama más amplia de productos intercambiados. No hay que olvidar que en estos años se fue asentando la tendencia a liberalizar la economía de cargas fiscales, lo que indiscutiblemente favoreció al comercio.

De cualquier modo, no podemos dejar de señalar que esta intensificación de la actividad comercial correspondía a un proceso de transformación y crecimiento de las actividades productivas, que venía dándose de tiempo atrás en el sur de la península y que implicó, entre otras cosas, la apertura de nuevas tierras a las labores agropecuarias, el descubrimiento de nuevas vetas de minerales, junto con la posibilidad de su exportación por La Paz, y el desarrollo creciente de la pesquería de perlas gracias a los privilegios de que gozaron los llamados armadores; también se podría aducir que tuvo un efecto transformador sobre la actividad productiva, particularmente en la minería, la presencia cada vez más notable de intereses extranjeros.<sup>18</sup>

### **Crecimiento demográfico e inicios de la urbanización**

La Paz del segundo lustro de la década de 1850 era, sin lugar a dudas, un emergente puerto comercial del noroeste mexicano, como lo eran también Guaymas y Mazatlán, que surgieron y crecieron a la par del comercio importador-exportador propiciado por la expansión del

---

<sup>17</sup> Trejo Barajas, Dení, *Op. Cit.*, pp. 228-232.

<sup>18</sup> Algunas de las medidas que contribuyeron a este proceso fueron: la Ley Lerdo sobre la enajenación de los bienes de comunidades civiles y eclesiásticas de 1856, que culminaba un largo proceso en la península de secularización de las tierras misionales; el decreto de venta de los terrenos sujetos al dominio directo de la nación que hiciera la Asamblea Legislativa bajacaliforniana en 1859; los decretos de Santa Anna y Comonfort de 1855 y 1857 respectivamente, para extraer minerales con ciertos privilegios por el puerto de La Paz, así como el de 1856 que eliminaba la prohibición a los extranjeros de adquirir propiedades, incluidas las minas, en territorio nacional. *Ibid*, pp. 159-160 y 180-181.

comercio inglés y norteamericano, ávido de productos minerales, pecuarios y marinos, así como de mercados para sus manufacturas.<sup>19</sup>

Ulises Urbano Lassépas hace referencia, en su *Historia de la colonización de la Baja California*, a un censo de la península correspondiente al año de 1857. Según las cifras que en su obra aparecen, La Paz reunía 1 057 habitantes, poco menos que San José del Cabo, que entonces tenía 1 091.<sup>20</sup>

Para nuestra fortuna localizamos el padrón general del puerto de La Paz levantado en 1857 y cuyas cifras totales fueron las utilizadas por Lassépas en su estudio.<sup>21</sup> Dicho padrón nos ha permitido corroborar el incremento demográfico del puerto, mayor incluso que el que Lassépas y el propio censo establecen, pues hemos detectado un error en la suma total de las personas registradas. Según nuestras cuentas, el número total de habitantes del puerto de la Paz ascendía a 1 164 individuos y no a 1 057, como está señalado en el padrón. Una diferencia de 107 personas que hacía a La Paz el primer centro poblacional, seguido de cerca sólo por San José del Cabo.<sup>22</sup> En el lapso que va de 1850 a 1857 el aumento demográfico de La Paz había sido de cerca de 500 individuos.

<sup>19</sup> No obstante ese común desarrollo, era evidente para estos años el predominio de Mazatlán sobre los otros puertos del noroeste. Herrera Canales señala que San Blas y Mazatlán fueron básicamente abastecedores de las regiones costeras del Pacífico mexicano en la primera mitad del siglo XIX, pero que Mazatlán fue el más favorecido por la llegada de grupos mercantiles extranjeros, que lo convirtieron en el de mayor movimiento marítimo del litoral oeste, el depositario y distribuidor de mercancías que iban de la costa al interior de México y el centro del comercio costero de San Francisco a Acapulco. Herrera Canales, Inés, *Op. Cit.*, p. 131. Un estudio comparado sobre el proceso demográfico y urbano de las diversas ciudades del noroeste mexicano en el siglo XIX se encuentra en Marco Antonio Landavazo Arias, "La urbanización demográfica en el noroeste mexicano, siglo XIX", *Anuario de Estudios Urbanos*, México, UAM Azcapotzalco, 1997, pp. 159-179.

<sup>20</sup> Sus municipalidades reunían 1 379 y 3 334 habitantes respectivamente. Urbano Lassépas, Ulises, *Historia de la colonización de la Baja California y decreto de 10 de marzo de 1857*, México, UABC, 1995, p.112.

<sup>21</sup> AHPLM, *Padrón General de esta ciudad por comisión del Ilustre Ayuntamiento del año de 1857*, La Paz, 8 de abril de 1857, III/ Vol. V-68 bis/L 4/32 f.

<sup>22</sup> Según Lassépas, San José del Cabo contaba con 1 091 habitantes, Santiago con 799, Santa Anita con 537, Miraflores con 507, Cabo San Lucas con 400, San Antonio con 389, San Bartolo con 429, Todos Santos con 310, Comondú con 355, Loreto con 493, Mulegé con 509. Ulises Lassépas, *Op. Cit.*, pp. 112-113.

**Cuadro No. 1**  
**Población de la municipalidad y del puerto de La Paz**  
**en los años de 1835, 1850 y 1857**

	1835	1850	1857
Puerto de La Paz	780	675	1 164
Resto de la municipalidad	446	517	322
Total	1 226	1 192	1 486

Fuente: Martínez, Miguel, "Noticias Estadísticas..." en Jorge Flores, *Op. Cit.*, p. 19; "Estadística del Territorio de la Baja California, de los dos partidos en que está dividido", *Periódico Oficial de los Estados Unidos Mexicanos*, miércoles 20 de noviembre de 1850, tomo IV, Núm. 35, p. 2, AGN, G, 1850. 26, f. 13; *Padrón General de esta ciudad por comisión del Ilustre Ayuntamiento del año de 1857*, La Paz, 8 de abril de 1857, AHPLM, III/ Vol. V-68 bis/L 4/32 f; Ulises Lassépas, *Op. Cit.*, p. 112.

Estas cifras nos remiten también al problema de la concentración de la población al interior de la municipalidad. La Paz difiere de manera importante respecto de las otras municipalidades peninsulares en las que sus correspondientes cabeceras no necesariamente concentraron a la mayor parte de la población. El puerto de La Paz, en cambio, reunía en 1835 al 63 % de la población de la jurisdicción municipal y aunque para 1850 parecía revertirse esta tendencia, en 1857 encontramos que se acentuó nuevamente, ya que entonces concentraba a un 78% de la población de su jurisdicción. La atracción que generaba el puerto tuvo que ver con el hecho de haberse formado como principal centro comercial y político-administrativo de la península, lo que a su vez implicó su desarrollo como centro urbano.<sup>23</sup> Es interesante referir además que el área de influencia más directa del puerto de La Paz comprendía, además de su propia demarcación

<sup>23</sup> Las cifras de concentración de habitantes en las otras cabeceras municipales del sur de la península para el año de 1857 son interesantes en la medida que permiten comparar patrones de asentamiento: en el caso de San José del Cabo la cabecera municipal concentraba al 33% de la población; la de San Antonio concentraba al 21%, y la de Todos Santos al 35%. A excepción de la municipalidad de San José del Cabo, donde había varios pueblos con aproximadamente medio millar de habitantes cada uno, el resto de la población residía de manera dispersa en pequeños asentamientos rurales.

municipal, las de San Antonio y Todos Santos. Para 1857 las tres municipalidades reunían poco más de 4 000 almas en varios pequeños asentamientos, ninguno de los cuales superaba los quinientos habitantes; el puerto, en cambio, reunía casi al 30 % del total de población de las tres municipalidades juntas.

Si entre las causas del surgimiento de La Paz había estado la de ser un lugar apropiado para el asentamiento de intereses comerciales, dada su buena ubicación marítima y su cercanía con la zona minera y agropecuaria del sur de la península, para mediados de los años cincuenta su propio crecimiento poblacional y la incipiente diversificación ocupacional de sus habitantes fueron factores que también favorecieron y retroalimentaron la concentración y fortalecimiento del sector mercantil. Debido a ello las actividades que se desarrollaban en el puerto eran propiamente de carácter urbano, por lo que se debió desarrollar en él una infraestructura que correspondiera tanto a la cantidad de población y sus necesidades de vivienda, alimento, vestido, e insumos para algunas actividades productivas, como particularmente para las tareas de gobierno y para el desarrollo de las actividades portuarias y comerciales.

Un ejemplo de cómo en el puerto se fue transitando hacia una forma de vida propiamente urbana lo constituye el sistema de abasto. Si bien buena parte de los habitantes contaban con huertas que les permitían obtener algunos frutos para el consumo de sus propias familias, las dificultades para obtener agua en mayor escala constituían un límite para el desarrollo de la agricultura. Por esa razón varios productos agrícolas se obtenían de pueblos cercanos y, sobre todo, de los vecinos estados de Sonora y Sinaloa. Pero es con la introducción de carne para el abasto de la ciudad que se aprecia de manera más clara esta situación, que apenas unos años antes era impensable por el hecho de que casi cualquier individuo podía obtener, con relativa facilidad, ganado cimarrón para satisfacer sus necesidades inmediatas de alimento. La sobre explotación de estos animales trajo aparejada su extinción, así que para los años cuarenta ya era la cría de ganado la manera preponderante de obtener carne y sus derivados, lo que redujo seguramente el número de los individuos dedicados a esta

actividad. De manera paralela a este proceso de transformación de la explotación ganadera, en La Paz se determinaba la prohibición de matar reses en las casas, se establecía un rastro, así como algunas medidas de sanidad, y se permitía la presencia de individuos dedicados a la introducción de reses para la venta al público. La aceptación de la intermediación comercial en este rubro, así como de las reglas establecidas por el ayuntamiento para dicho comercio, fueron expresión de la transformación de las formas de consumo, a la vez que dieron lugar a ciertas transformaciones urbanas del puerto.<sup>24</sup>

Los moradores más poderosos de La Paz eran los comerciantes, quienes requerían de la infraestructura portuaria y residencial apropiada para el desarrollo de sus actividades; fueron ellos los que invirtieron -directamente o por la vía de los impuestos municipales que pagaban- parte de sus beneficios en ciertas mejoras urbanas y portuarias que, a la vez, significaron para algunos oportunidades de obtener ganancias extraordinarias. La corporación municipal tuvo en ese proceso un papel fundamental: desde la demarcación del territorio de la municipalidad, la asignación de solares y la distribución de manzanas en el puerto, hasta la asignación de contratos a algunos comerciantes para la construcción de obras públicas.<sup>25</sup>

Es hasta 1834 que tenemos noticias relativas a la concesión de solares por parte del ayuntamiento. También de los años treinta es el inicio de la construcción de la casa municipal, aunque en realidad es hasta mediados de siglo que se empezaron a realizar obras públicas más diversas. Según refería el jefe político Rafael Espinosa, entre 1851 y 1852 se construyó una cárcel, un cuarto para custodios, muros del

<sup>24</sup> AHPLM, *Comunicado del jefe político al juez primero de paz de La Paz, San Antonio y Todos Santos y al subprefecto de San José sobre la disposición de rematar el ramo de abasto de carne de La Paz*, La Paz, 24 de julio de 1844, Vol. 42 bis, Doc. 185; *Comunicado de Carmen Ramos, juez constitucional de La Paz, al jefe político del Territorio sobre la nueva ubicación del rastro*, La Paz, 11 de mayo de 1850, Vol. 46, Doc. 290; *Expediente en el que solicitan los abastecedores se disminuyan los derechos de degüello*, La Paz, 1 de abril de 1854, Vol. 53, Doc. 2154.

<sup>25</sup> AHPLM, *Libro de actas del ayuntamiento de La Paz, 1833-1859*; respecto a las concesiones para obras públicas se sabe, por ejemplo, que la obra del cementerio fue realizada por medio de una "contrata" con el comerciante Manuel Salorio. AHPLM, *Comunicado de José Angulo, juez de La Paz, al jefe político Rafael Espinosa*, La Paz, 3 de julio de 1852, Vol. 48 bis, Doc. 316.

panteón y casa consistorial.<sup>26</sup> En 1854, un año particularmente importante en iniciativas de remozamiento urbano, aumentaron las solicitudes para solares en el puerto, de ahí que la corporación emitiera una especie de reglamento que debían cumplir los beneficiados y que consideraba las medidas del terreno y la obligación de cercar y construir en un plazo de tres y seis meses respectivamente; de dicho año es también una propuesta para la construcción de tres muelles, varias fincas, de una pieza para la escuela, otra para cárcel y una más para “corrección de mujeres”, así como la puesta en servicio del alumbrado público y del arreglo de calles y nomenclatura. Asimismo, de 1854 es una propuesta para que los dueños de solares a la orilla del mar terraplenaran los frentes de sus casas “para fabricar sobre el mar y adquirir propiedad en ellos, tomando 40 varas para dicho (solar) y dejando... 20 varas para playa”.<sup>27</sup> Para 1856 se organizó más eficientemente el servicio de vigilancia y alumbrado público, gracias a las contribuciones especiales que hicieron algunos vecinos del puerto.<sup>28</sup> De 1858 se tienen noticias de que se estaba construyendo el edificio municipal y de 1860 en relación a que se emitió una convocatoria para la construcción de un muelle.<sup>29</sup>

La ciudad tenía en 1836 ocho manzanas y 93 fincas de adobe con techos de palma.<sup>30</sup> Algunas referencias posteriores sobre las casas construidas en lo que se conocía como el casco de la ciudad indican

<sup>26</sup> AGNM, *Informe de Rafael Espinosa sobre obras municipales realizadas entre 1851 y 1852*, La Paz, 1853, G, 5.

<sup>27</sup> Los dueños de solares con frente al mar que se presentaron cuando fue hecha esta propuesta fueron los comerciantes Adolfo Savín, Manuel Amao, Félix Gibert, Manuel Salorio y Francisco Graña. AHPLM, *Libro de Actas del Ayuntamiento de La Paz*, La Paz, 25 de octubre de 1854; *Comunicado de Juan Clímaco Rebolledo al ministro de Industria y Fomento, Joaquín Velázquez de León*, La Paz, 8 de enero de 1854, C. 1, Vol. 52, Doc. 42; *Bando sobre alumbrado público*, La Paz, 16 de febrero de 1854, C.2, Vol. 53, Doc. 285.

<sup>28</sup> AHPLM, *Presupuesto por cuatro rondines para la policía y buen cuidado de la población y lista de personas que contribuyen mensualmente para el mantenimiento de alumbrado y rondines*, La Paz, 3 de marzo de 1856, Vol. 63 bis, Doc. 328.

<sup>29</sup> AHPLM, *Cuenta de egresos de la tesorería municipal de La Paz*, La Paz, 1858, Vol. 73 bis (sin Núm. de Doc.); *Convocatoria para la construcción de un muelle en La Paz*, La Paz, 27 de noviembre de 1860, Vol. 75 bis.

<sup>30</sup> Valadés, Adrián, *Op. Cit.*, p. 119; AHPLM, *Acta del Ayuntamiento de La Paz*, La Paz, 21 de agosto de 1836.

que dicho núcleo central del puerto estaba constituido por 6 manzanas en las cuales había alrededor de 64 construcciones entre casas habitación, accesorias y oficinas públicas. Eran algunos comerciantes los dueños de la mayor parte de las construcciones, las cuales arrendaban a particulares o al gobierno para sus oficinas. Así, por ejemplo, Manuel Castellanos poseía tres casas, una de las cuales ocupaba la oficina de la aduana marítima; Manuel Salorio era dueño de tres casas; Antonio Ramírez tenía cinco accesorias y una casa en la primera manzana del centro; Josefa Santa Cruz, la viuda del comerciante Antonio Ruffo, contaba con cuatro casas; Francisco Sosa y Silva era dueño a su vez de cuatro construcciones; Antonio Belloc y Jerónimo Gibert, por su parte, poseían dos casas cada uno. En total, siete comerciantes eran dueños de 24 construcciones entre casas y accesorias; el gobierno sólo tenía registrado como propio el edificio conocido como la artillería. En las cuarenta casas restantes habitaban, en algunos casos, los propios dueños y, en otras, arrendatarios. De cualquier modo, creemos que estas casas no representaban sino alrededor de una tercera parte de las viviendas del puerto. Al parecer en las dos manzanas no incluidas en el casco se asentaba, muy probablemente en viviendas rústicas, el resto del vecindario porteño.<sup>31</sup>

Es precisamente su carácter urbano lo que hace distintivo a La Paz respecto de otros pueblos peninsulares donde predominaban las actividades agropecuarias, a la vez que relativamente semejante a Mazatlán y Guaymas, puertos del noroeste en los que las actividades urbanas, particularmente las comerciales, tendieron a desarrollarse. Aunque los ritmos de crecimiento demográfico son diferentes, la tendencia al aumento de población se mantiene en los tres puertos principales del golfo californiano. En los tres se aprecia también una etapa de estancamiento al final de los años cuarentas, principalmente en Guaymas y La Paz, y luego la recuperación a mediados de la década de 1850.<sup>32</sup>

<sup>31</sup> AHPLM, *Noticia de las casas que hay en el cuartel número uno del puerto de La Paz, con expresión de los individuos que las poseen y sus dueños*, La Paz, 1857, Vol. 71 bis.

<sup>32</sup> Para una comparación sobre el proceso demográfico y las similitudes del proceso de urbanización entre dichos puertos del noroeste a mediados del siglo XIX véase, Marco Antonio Landavazo Arias, *La población urbana en el noroeste de México. Los años formativos (1768-1880)*, tesis de maestría, México, Instituto Mora, 1995, pp. 117-129.

## Diversificación e integración social

Uno de los elementos que caracterizaron a estos asentamientos portuarios de mediados del siglo XIX fue la existencia predominante de un sector social dedicado directamente a las actividades mercantiles. De éstas derivaban a su vez las marítimas y portuarias. Las de menor desarrollo eran las actividades artesanales e industriales, debido a que no podían competir con las manufacturas extranjeras introducidas a territorio nacional precisamente por dichos puertos y que resultaban por lo general más baratas que los productos nacionales y locales. Pero aun con esta limitación, que fue con seguridad más severa en el caso de La Paz, es posible advertir en este lugar el surgimiento de actividades artesanales de tipo urbano, es decir, que se hacían con la intención de vender productos o servicios especializados al resto del vecindario.

El censo de 1857, del que ya hemos hecho mención en páginas anteriores, da cuenta precisamente de algunas peculiaridades del vecindario del puerto de La Paz, lo que nos permite señalar ciertos rasgos de la integración social del puerto de aquel entonces. Entre ellos sobresalen la mayor cantidad de hombres que de mujeres y una población compuesta mayoritariamente por jóvenes. La existencia de familias extensas y de algunos núcleos familiares integrados por mujeres y menores de edad son también elementos que se perciben en dicho documento. Por otra parte, el censo confirma el predominio cuantitativo de las ocupaciones relacionadas con actividades marítimas y comerciales, seguidas de las artesanales. Es significativa también la baja proporción de jornaleros y sirvientes en relación al número de propietarios.

Revisemos, pues, con más detalle, algunas de las características de la población porteña generada al calor del desarrollo comercial del puerto. La información principal con la que hemos elaborado este apartado se refiere particularmente al género y estado civil de la población, a sus edades, a sus ocupaciones y oficios.

*Género y estado civil*

Los datos sobre la diferencia de género de la población los obtuvimos sumando los parciales de casadas, solteras y viudas, por un lado, y de casados, solteros y viudos, por otro; sin embargo, debo advertir que existe una pequeña falla que proviene del rubro de viudos, ya que éstos no aparecen, como en los otros casos, diferenciados sexualmente. Por esa razón nos vimos precisados a seguir nombre por nombre la lista de viudos para determinar si eran hombres o mujeres y sólo en cinco casos no pudimos establecer la diferencia, por ser nombres utilizados en la época tanto para hombres como para mujeres. Los datos obtenidos los sintetizamos en el Cuadro No. 2.

Respecto de este asunto, salta a la vista en primer lugar la mayor proporción de hombres (56%) que de mujeres (44%). Este fenómeno es comprensible en el marco de la reciente formación del puerto, al cual llegaban de manera privilegiada hombres interesados en las actividades marítimas, extractivas y de comercio. Generalmente este tipo de migrantes arribaban sin familia a tierras peninsulares y sólo, con el correr de los años, algunos de ellos se animaron a traer a mujeres e hijos. Fue el caso de uno de los comerciantes importantes del periodo, Antonio Ruffo, quien expuso en su solicitud de naturalización que después de andar varios años como "transeunte comerciante" por el

**Cuadro No. 2**  
**Estado civil y diferenciación por género de la población del puerto de**  
**La Paz según el padrón de 1857**

Estado civil Mujeres		Estado civil Hombres		Totales
casadas	120	casados	124	244
solteras	363	solteros	511	874
viudas	31	viudos	10	41
Total mujeres	514	Total Hombres	645	1 159

Fuente: elaboración de la autora con base en el padrón de La Paz de 1857.

Pacífico mexicano, decidió ir a Ecuador por su mujer e hijos para establecerse definitivamente en el puerto de La Paz.<sup>33</sup>

En el caso del estado civil de la población podemos decir que a causa de que en el censo las cifras globales de solteros y solteras incluyen a los menores de edad, este sector constituye el 75% de la población, muy por encima del 21% de casados o del 3.5% de los viudos. Puede ser que el alto índice de solteros jóvenes esté un tanto inflado, sin embargo nos parece que el fenómeno pudiera responder a las expectativas que presentaba un territorio abierto recientemente a la colonización y a la actividad minera y perlera, atractivas para individuos sin compromisos familiares.

Es interesante advertir que en el último rubro, el de viudos, las mujeres son mucho más numerosas que los hombres, lo que podría indicar que morían más hombres adultos que mujeres o que los viudos pasaban más fácilmente, de nueva cuenta, al estado civil de casados que las viudas.<sup>34</sup> Hemos de comentar que en el censo aparecen algunos solteros (hombres y mujeres) con hijos, lo que es comprensible si atendemos al hecho de la movilidad de los miembros, principalmente masculinos (marinos, buzos y comerciantes de cabotaje), de la sociedad paceña.

### *Las edades*

Para ordenar la población por edades elegimos ciertos rangos que nos permitieran hacer una diferenciación entre la población infantil, los jóvenes, los adultos y los más viejos. Por supuesto no deja de ser arbitraria dicha selección, pero la consideramos necesaria para obtener una primera impresión de la distribución de la población en grupos de edades.<sup>35</sup> La síntesis de los datos se muestra en el siguiente cuadro:

<sup>33</sup> AHPLM, *Solicitud de carta de naturalización*, La Paz, 1837, V. 35, Doc. 468.

<sup>34</sup> En esta situación estuvieron los comerciantes Manuel Galindo y Francisco Sosa y Silva, que se casaron tres y dos veces respectivamente después de enviudar. Pablo Martínez, *Guía...*, pp. 268 y 477.

<sup>35</sup> Consideré como niños a los individuos de hasta 12 años: en el caso de las mujeres me pareció más evidente el corte entre una edad y otra porque en los registros de matrimonios hemos

**Cuadro No. 3**  
**Distribución de la población por edades según el padrón de 1857**

edad (en años)	número de habitantes
de 0 a 12	430
de 13 a 25	380
de 26 a 50	302
de 51 a 81	52
Total	1 164

Fuente: elaboración de la autora con base en el padrón de La Paz de 1857.

La información sobre este rubro indica que, en general, se puede catalogar a la población del puerto de La Paz, a mediados del siglo XIX, como una población joven: los niños (de 0 a 12 años) representaban el 36% de la población total del puerto, los jóvenes (de 13 a 25 años) el 32%, los adultos (de 26 a 50 años) el 25%, mientras los de más edad (arriba de 51 años) no llegaban al 5%. Sabemos que muchos de los individuos jóvenes y adultos llegaron como migrantes, pero la presencia mayoritaria de infantes nos hace pensar que la sociedad porteña tendía a estabilizarse y al parecer a aumentar por reproducción natural. Desafortunadamente no contamos con índices de natalidad para corroborarlo. Vale la pena mencionar que la edad de las personas que declararon tener una ocupación u oficio estaba entre los 14 y los 68 años. Dentro del grupo de los más viejos, sólo 12 individuos tenían edades que oscilaban entre los 65 y los 81 años,<sup>36</sup> el resto andaban entre los 51 y 64 años. A este grupo de edad pertenecían,

encontramos varios casos de mujeres que se casaron a los 13 años. Dada la dificultad para establecer un indicador común para ambos géneros, decidí adoptar la misma para los hombres.  
<sup>36</sup> Esta cifra reducida de personas de edad avanzada resulta contradictoria con la que se desprende del censo de 1850, que es de 48 individuos, entre 60 y 100 años, en la municipalidad de La Paz. "Estadística del Territorio de la Baja California, de los dos partidos en que está dividido", *Periódico Oficial de los Estados Unidos Mexicanos*, miércoles 20 de noviembre de 1850, tomo IV, Núm. 35, p. 2; AGNM, G, 1850, 26, f. 13.

en 1857, algunos de los individuos dedicados al comercio y que colonizaron el puerto en las primeras décadas del siglo, como Antonio Belloc,<sup>37</sup> Francisco Sosa y Silva,<sup>38</sup> Jerónimo Gibert,<sup>39</sup> Manuel Amao,<sup>40</sup> Antonio Santiesteban,<sup>41</sup> Gregorio Durazo,<sup>42</sup> entre otros.

### *Las familias*

Otro elemento que podemos destacar de la estadística de 1857 es el relativo a algunas características de las familias del puerto. La forma como está elaborado el padrón nos indica que las familias se integraban, en principio, por el jefe de familia, la esposa y los hijos; sin embargo, en varios casos se puede advertir que al núcleo familiar se agregaban parientes e incluso sirvientes o domésticos con sus propios hijos. Así que más bien estaríamos hablando de familias extensas. La reserva que tenemos respecto de esta interpretación proviene del hecho de que el censo carece de información sobre si todos los miembros de una familia extensa vivían bajo el mismo techo o no, pues se mencionan de manera continua los nombres de todos, incluyendo hijos adultos que a su vez ya tenían su propia prole.

Si aceptáramos que el número de familias corresponde al de parejas casadas estaríamos hablando de alrededor de 120 familias establecidas en el puerto;<sup>43</sup> sin embargo, es posible reconocer alrededor

<sup>37</sup> Este individuo, de origen francés, casó en 1847 con Ramona Calderón. Pablo Martínez, *Guía...*, p. 143.

<sup>38</sup> Marino y comerciante portugués que se casó en 1846 con la viuda Gertrudis Baldenegro, con quien procreó varios hijos en La Paz. En 1857 tenían 7 hijos. Francisco Sosa y Silva volvió a casarse en 1859 con Dolores Martínez. *Ibid*, pp. 477 y 480.

<sup>39</sup> Gibert casó en 1834 con Josefa de la Toba. *Ibid*, p. 22.

<sup>40</sup> Marino de origen peruano que casó en 1823 con Teresa Cota. *Ibid*, p. 135.

<sup>41</sup> No contamos con datos suficientes de este comerciante, sin embargo, es posible que los Santiestevan que encontramos posteriormente fueran descendientes suyos. En los años sesenta un Gabriel Santiestevan era comerciante en La Paz. *Ibid*, p. 484.

<sup>42</sup> Estaba casado con Ana María Noriega. Su hijo Ambrosio nació en Hermosillo, por lo que suponemos que llegaron de Sonora. *Ibid*, pp. 461 y 468.

<sup>43</sup> Cabe mencionar que en el censo de 1850 se contabilizaban 97 familias en La Paz. "Estadística del Territorio de la Baja California, de los dos partidos en que está dividido", *Periódico Oficial de los Estados Unidos Mexicanos*, miércoles 20 de noviembre de 1850, tomo IV, Núm. 35, p. 2; AGNM, G, 1850, 26, f. 13.

de treinta familias más en las que los padres se declararon solteros, otras en las que está la mujer -soltera o viuda- con los hijos o hermanos menores y algunas más en las que se enumeran a jóvenes y menores de edad con el mismo apellido, sin que se señalen los nombres del padre y la madre. Este tipo de integración familiar, sin jefe de familia, se podría explicar en el marco de la movilidad que caracterizaba a ciertos sectores de la población masculina, como los marinos y los buzos, de ahí que, considerando estos casos, en el censo alcancemos a reconocer alrededor de 153 familias.

### *Oficios y ocupaciones*

El otro dato de importancia que maneja el padrón de 1857 es el referente a la población ocupada del puerto de La Paz. De sólo 207 individuos está señalado el "ejercicio" u ocupación respectiva, lo que nos indicaría que aproximadamente sobre el 18% de la población recaía el sostenimiento de la sociedad porteña.<sup>44</sup> Dicha cifra nos parece reducida en relación con el total de casados, viudos y solteros mayores de 14 años, que era de 382 individuos (33 % de la población del puerto).<sup>45</sup> Creemos que en muchos casos fue omitido el oficio respectivo, tal vez porque se consideraba suficiente con señalar el del jefe de familia o porque en esos momentos la persona estuviera desocupada. Es interesante referir que no está indicado si las mujeres realizaban alguna actividad económica, excepto en el caso de las registradas como criadas, lo que nos limita para hacer alguna referencia fundamentada sobre el papel de la mujer en la economía familiar o del puerto. Es dudoso, sin embargo, que no hubieran tenido alguna actividad remunerativa varias mujeres que en el censo aparecen como viudas o solteras con familia.

---

<sup>44</sup> Esta cantidad de 207 individuos activos económicamente es casi coincidente con los 206 habitantes de la primera y segunda sección del puerto de La Paz enumerados en otro padrón, también de 1857. Este segundo documento enlista sólo a los hombres (posiblemente a los mayores de edad), creemos que para efectos de algún proceso electoral. AHPLM, *Padrón de los habitantes de la primera y segunda secciones de la ciudad de La Paz*, La Paz, 1857, V. 71 bis.

<sup>45</sup> Decidimos incluir a los solteros de catorce años en adelante porque es a partir de esa edad que algunos individuos manifestaron, en el censo, su ocupación; hay que admitir, sin embargo, que sólo 18 individuos, de entre 14 y 18 años de edad, tienen señalada la ocupación u oficio.

Pasemos ahora a describir los oficios y actividades en los que se ocupaba el vecindario del puerto de La Paz (ver cuadro No. 4). De los 207 individuos a los que se les señala una ocupación 71 estaban dedicados a las actividades marítimas, 61 como marinos y 10 como buzos. En conjunto representaban 34% de la población ocupada. Los primeros trabajaban en las embarcaciones del comercio de cabotaje o

**Cuadro No. 4**  
**Oficios y ocupaciones de los habitantes del puerto de**  
**La Paz según el padrón de 1857**

Marinos	61
Buzos	10
Comerciantes	28
Zapateros	4
Carpinteros	9
Albañiles	6
Panaderos	3
Herreros	4
Relojeros	1
Artesanos	3
Plateros	2
Sastres	2
Rancheros	5
Labrador	1
Jornaleros	9
Mineros	4
Criados	2
Sirvientes	26
Domésticos	3
Militares	15
Empleados de gobierno	3
Religiosos	6
Total	207

Fuente: elaboración de la autora con base en el padrón de La Paz de 1857.

en las armadas dedicadas a la pesca de perla; los segundos formaban parte de la fuerza de trabajo destinada a sumergirse en las profundidades del mar para recoger las preciadas perlas. Es interesante mencionar que el número de buzos establecidos en el puerto resulta muy disminuido en relación con el total de los que se empleaban anualmente en la explotación de la perla. En 1856, por ejemplo, se emplearon 305 buzos, así que suponemos que la mayoría de ellos seguían siendo indios yaquis enganchados en las costas de Sonora.<sup>46</sup>

Un sector importante de la población, por su preponderancia económica y por sus ligas con el poder político, lo integraban los comerciantes: 28 según el padrón de 1857, es decir el 13% de la población con algún oficio o trabajo. Varios de ellos eran inmigrantes que llegaron en las primeras décadas de formación del puerto, después de haberse dedicado un tiempo al comercio de cabotaje en el golfo californiano (ya mencionamos anteriormente a Antonio Belloc, Manuel Amao, Francisco Sosa y Silva y a Jerónimo Gibert). Por supuesto había, para 1857, una nueva generación de comerciantes que oscilaba entre los veinticinco y cuarenta y cinco años de edad. Algunos de ellos hijos de la primera generación de colonos del puerto, otros de reciente asentamiento en La Paz. Descendientes o parientes de viejos comerciantes eran Félix Gibert, Adelaido Hidalgo, Lino Amao, Esteban Puppo, Nicolás Lastra y Ambrosio Durazo; entre los que llegaron de fuera, entre 1830 y 1860, estaban Francisco Graña, Manuel Salorio, Antonio Ramírez, Adolfo Savín<sup>47</sup> y Santiago Viosca.<sup>48</sup>

La concentración de población requería de actividades que satisficieran necesidades propias de la vida urbana. Muchos productos manufacturados que no se conseguían en la península se obtenían a través del intercambio comercial, pero algunos trabajos especializados empezaron a ser realizados por individuos que dominaban algún oficio

<sup>46</sup> Esteva, José María, *Memoria sobre la pesca de la perla en la Baja California*, México, Imprenta de A. Boix, 1865, p. 6.

<sup>47</sup> Francés que casó en 1843 con una hija del minero Francisco Cota. Pablo Martínez, *Guía...*, p. 42.

<sup>48</sup> Comerciante español, nacionalizado norteamericano, casó en 1858 con una hija del comerciante Antonio Navarro. *Ibid.*, p. 146.

artesanal, como la carpintería, la albañilería y la herrería, principalmente. Para 1857 La Paz contaba ya con 4 zapateros, 9 carpinteros,<sup>49</sup> 6 albañiles, 3 panaderos, 4 herreros, 1 relojero, 3 artesanos de los cuales no se menciona la especialidad, 2 plateros y 2 sastres. En total 34 individuos que representaban el 16% de la población ocupada, según nuestro padrón, y que eran expresión del incipiente proceso de diversificación social que se estaba generando en el puerto.

Como era de esperarse en una concentración de carácter urbano, las actividades rurales aparecen bastante menguadas. De los 207 individuos con ocupación declarada sólo 15 (7. 2%) se dedicaban a trabajos propios del campo, 6 como propietarios (cinco rancheros y un labrador) y 9 como jornaleros. Resulta evidente la baja proporción de trabajadores del campo (1. 5 jornaleros por propietario), lo que seguramente tenía que ver con el hecho de que La Paz fuera una zona propiamente urbana, aunque también con que los propietarios de tierras trabajaban, de manera preponderante, en forma familiar, requiriendo por lo general pocos trabajadores.

Las cifras del padrón no son del todo claras en relación a los dueños de ranchos, pues aunque sí podríamos aceptar que los seis propietarios se dedicaban, como única fuente de trabajo, a las labores del campo, sabemos que también buena parte de los comerciantes eran dueños de tierras en distintas partes del territorio sudpeninsular. Es evidente que lo que se manifestaba en el censo era la actividad preponderante, que no expresaba del todo la complejidad de la realidad.

Con los mineros tenemos el mismo problema que con los rancheros. En el censo únicamente aparecen 4 mineros, es decir sólo el 1. 9% de los individuos activos de La Paz; aunque por otro lado es conocido que varios comerciantes tenían, para estas fechas, intereses directos en dicha actividad. Era el caso de Félix Gibert, Miguel L. Cornejo, Manuel Amao y Ramón Navarro, quienes tenían, además

---

<sup>49</sup> El mayor número de carpinteros respondía seguramente a que demandaban su trabajo, no sólo los habitantes del puerto, sino también los dueños de embarcaciones.

de negocios mercantiles, algunas acciones en las minas de la región.<sup>50</sup>

De la población ocupada 31 individuos (14%) aparecen bajo las denominaciones de “doméstico”, “criada” y “sirviente”. La primera distinción evidente entre estos grupos es que las criadas, apenas dos, eran mujeres, mientras los domésticos y sirvientes eran hombres. Al parecer criadas y domésticos eran una especie de trabajadores dependientes del patrón, dedicados al trabajo en las casas y comercios de las familias pudientes de La Paz. Por lo regular vivían bajo el mismo techo que éstas y recibían también comida y vestido, pero carecían de salario. El caso de los sirvientes parece ser diferente, pues además de ser más numerosos (26 de un total de 31), sabemos que realizaban muy diversas tareas, según lo necesitaran sus patrones. Hay indicios de que formalmente eran considerados como asalariados, aunque en la mayoría de los casos recibían sus retribuciones con mercancías por lo limitado de la circulación monetaria en el territorio.<sup>51</sup>

Como correspondía a un centro político, administrativo y militar, La Paz contaba con varios individuos dedicados a labores propias de gobierno, administración, justicia, policía y resguardo militar. Según el padrón de referencia había un jefe de Hacienda, un alguacil, un administrador (seguramente se refiere al funcionario que administraba la Aduana Marítima) y 15 militares (1 teniente coronel -Francisco Canto, que fue jefe político entre febrero y marzo de 1857-, 2 capitanes y 12 soldados). Algunos individuos aparecen en el padrón sin un oficio específico, pero por otras fuentes tenemos algunas noticias de ellos. Era el caso de José María Esteva, el número uno del padrón, de quien sabemos llegó a la península con el cargo de visitador general de rentas y luego fungió como jefe político entre enero y febrero de 1857. También el de Ulises Urbano Lassépas, quien viajó a la Baja California como agente del Ministerio de Fomento. Ambos vivieron por algún tiempo en la península realizando tanto las tareas que les

<sup>50</sup> Trejo Barajas, Dení, *Op. Cit.*, p. 177.

<sup>51</sup> Las familias que en el censo vienen seguidas de por lo menos una criada o doméstico eran las de los comerciantes Ruffo, Gibert, Arriola, Salorio, Durazo y Puppo. Sólo Antonio Ramírez, también comerciante, viene seguido de cuatro sirvientes.

habían sido encomendadas por el gobierno nacional, como las que ellos, como particulares interesados en la minería y en la pesquería de perlas, se proveyeron.<sup>52</sup> En total había en 1857 alrededor de 20 individuos (9 %) dedicados a estas actividades de administración, gobierno y vigilancia. En ellos recaía el poder político y militar de la península.

Por último nos quedan pendientes los individuos que en el censo manifestaron estar dedicados al servicio religioso, entre los cuales había un sacristán y cinco sacerdotes, uno de los cuales era el padre Francisco Escalante, quien llegó a la península en 1854 y dos años después fue consagrado obispo, con lo cual quedó establecida en La Paz la sede episcopal de la Baja California.<sup>53</sup>

En síntesis, hemos podido corroborar con este censo de 1857 que la sociedad paceña de mediados del siglo XIX mostraba indicios de mayor estabilidad en lo que a su pequeño asentamiento urbano se refiere. Crecía su población gracias a la migración, pero también empezaba a ser significativa la reproducción natural, lo que se advierte en la importancia cuantitativa de niños y jóvenes.

Sostenemos que La Paz de aquél entonces era un asentamiento propiamente urbano por la importancia que tenían las actividades comerciales, marítimas, artesanales y de gobierno, mientras resultaban de mucho menor impacto las de producción de alimentos. Dentro del sector de artesanos se advierte la presencia de personas especializadas en varios oficios, lo que habla de una incipiente diversificación, por lo menos en comparación con los demás poblados peninsulares en los que predominaban las actividades rurales de carácter agropecuario.

---

<sup>52</sup> Mencionamos expresamente a estos dos individuos porque tuvieron un papel importante en la historia política y económica de Baja California. Esteva llegó a ser jefe político del Territorio por un corto periodo en 1857, pero quizá su más importante realización fue haber elaborado un estudio sobre la situación de la pesca de la perla. Lassépas, por su parte, hizo una investigación sobre el estado que guardaba la tenencia de la tierra en la península. Ambos estudios han sido citados en este trabajo con anterioridad.

<sup>53</sup> Zugliani, Domingo, "El vicariato de La Paz 1854-1872", Miguel Mathes (compilador), *Baja California. Textos de su historia*, México, Instituto Mora-SEP-Gobierno del Estado de Baja California, 1988, pp. 249-255.

## A manera de conclusión

El puerto de La Paz surgió como parte de un doble proceso: primero, el del surgimiento y desarrollo de una región minero agropecuaria en el sur de la Baja California, que requirió de un lugar en la costa para la exportación e introducción de mercancías; y, segundo, el del establecimiento de una red de comercio marítimo por el Pacífico mexicano que dio lugar al fortalecimiento de varios asentamientos costeros que se convirtieron, en el transcurso de la primera mitad del siglo XIX, en puertos dedicados, de manera fundamental, a la importación de mercaderías extranjeras.

Aunque podríamos afirmar que Mazatlán, Guaymas y La Paz siguieron un desarrollo paralelo, el puerto bajacaliforniano contaba con un mercado local en extremo reducido, en comparación con los del macizo continental. Por esa situación de desventaja La Paz se fue afirmando como un puerto de cabotaje dependiente de las casas importadoras de Mazatlán y Guaymas. Conservó, de cualquier modo, su dominio sobre la zona minera y agropecuaria del sur de la península, lo que le redituó la posibilidad de crecer demográficamente y concentrar el poder político y económico de la región sudpeninsular en su conjunto. Consecuentemente con el aumento de población y con la concentración de individuos no productores de alimentos, La Paz fue creando tanto su propio mercado como una incipiente infraestructura urbana y de servicios.

Entre las características demográficas y urbanas del emergente puerto de La Paz estuvo, además del crecimiento y concentración de la población, el inicio de un proceso de diversificación social generado con el establecimiento de casas comerciales y la concentración de los poderes públicos. Esta situación se evidenciaría en el surgimiento de un artesanado incipiente y en el aumento de la presencia de trabajadores y empleados al servicio de la marina, del comercio y de la administración pública.

La exposición de algunas cifras del censo de 1857 nos permite afirmar que, no obstante que la migración y la movilidad temporal de ciertos sectores de población seguían siendo una constante para esta

fecha, había un fortalecimiento y mayor grado de estabilidad en la sociedad porteña debido a que un número relativamente significativo de familias habitaban el puerto, de manera fija, desde hacía 30 años aproximadamente. Los primeros colonos se hacían viejos o morían en su nueva patria y ahora eran sus hijos los que se hacían cargo de los negocios mercantiles.

Durante esta primera fase del poblamiento del puerto se logró delinear su traza urbana y se establecieron, junto con la concesión de solares, normas mínimas para la limpieza, cercado de terrenos y construcción de casas. A estas medidas se agregarían otras de carácter público que culminaron en el inicio de la construcción de oficinas de gobierno y muelle, iluminación de calles y establecimiento de rondines de vigilancia.

Este pequeño asentamiento urbano, incipiente si se quiere, había logrado rebasar durante esta etapa los riesgos principales que pudieron llevarlo en un momento dado a su desaparición temprana, como cuando se prohibió el comercio de altura por espacio de 17 años (1837-1854) o se bloqueó la actividad marítima y comercial por efecto de la invasión norteamericana. Pese a estos hechos y a lo sensible que era el puerto a los vaivenes productivos de su zona de influencia, a lo reducido que resultaba el mercado local y a los constantes cambios en las políticas hacendarias que afectaban el comercio de importación, La Paz iniciaría la década de los sesenta con una población en ascenso y una infraestructura urbana y mercantil mínima que le permitirían consolidarse como el principal puerto bajacaliforniano, por lo menos hasta la década de los ochenta cuando surgió el de Santa Rosalía ligado a la empresa minera El Boleo.

