



Noticias de una ruta y un mundo perdidos

Ramón Cota Meza

El propósito de referir los siguientes hechos no es literario, sólo informativo, pero el universo en que ocurren es afín a cierta literatura canónica que el lector advertirá. El texto aspira a funcionar como invitación a habitar esos lares.

Recuerdo haber leído algo sobre la vida de Otto Keller en *To Santa Rosalía: Further and Back* (1970), libro apreciable por la excentricidad de su tema y geografía, donde figura la travesía de Keller desde Hamburgo hasta Santa Rosalía, y su refugio en el hospitalario pueblo, oasis y misión de San Ignacio, donde vivió el resto de su vida hasta fines de los sesenta.

Lo vi algunas veces en mi niñez a prudente distancia, enfundado en mono o cachorón de mezclilla, camiseta blanca de botones, gorra de mecánico americano, lentes y su barba blanca a medio crecer. Del libro referido y de mi breve información directa deduzco que Keller fue el único que terminó ahí, de los cientos de tripulantes alemanes varados en doce goletas carboneras en Santa Rosalía al estallar la guerra mundial en 1914.

Puedo ser impreciso con informes de un libro que leí hace más de 30 años y no tengo ahora a la mano, pero recuerdo que documenta e ilustra con elegancia la suerte de esas embarcaciones, los avatares

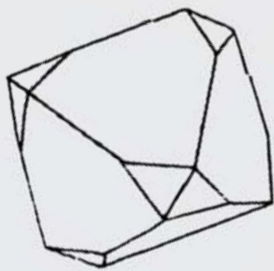
de muchos tripulantes y su estancia forzada y evacuación posterior desde Santa Rosalía a diversas ciudades del noroeste mexicano, el oeste americano y Canadá. El autor del libro, Donald P. Huycke, es hijo del capitán de una de esas naves, la cual remolcó hasta Santa Francisco desde la playa donde encalló en Santa Rosalía.

Keller permaneció poco tiempo entre sus compañeros varados, pues fue liberado de su celda en un rincón del carguero, entre restos del carbón mineral llevado desde Hamburgo y Gales para la fundidora de cobre del Boleo en Santa Rosalía. A diferencia de sus compañeros, Keller no fue evacuado, sino abandonado a su suerte solo en el desierto. Tomó rumbo entonces a pie —cuenta el libro— hasta San Ignacio, casi 80 kilómetros al noroeste de Santa Rosalía. Fue un literal viaje a lo desconocido y también a la posibilidad de una nueva existencia.

El libro no describe el trayecto de Keller de Santa Rosalía a San Ignacio, sólo sugiere que fue casi como una fuga en cadenas, situación límite

apta para un relato de Joseph Conrad que involucrase la condena, la culpa y la promesa de redención en situación de proscrito universal, frente a una naturaleza desconocida y hostil. El editor coadyuvante del libro (Oxford University Press) advierte el parentesco del material de *To Santa Rosalía: Further and Back* con el material de algunos libros de Conrad, sin hurgar en la vida interior de ningún personaje, todos muy herméticos por lo demás, como el propio Conrad lo constató en muchos marineros de carne y hueso que conoció.

Como se sabe, Conrad entrevistó o intentó entrevistar a uno de ellos, un capitán escocés de la Ruta del Cobre, retirado (*El espejo del mar*), que evoca a cierto personaje “impertérrito” de *Tifón* o de *La línea de sombra*. Creo recordar que, a propósito de esta frustrante entrevista, Conrad postula que el misterio, la fuerza y la inmensidad del mar vuelven melancólicos y herméticos a los hombres, como si una fuerza superior los dejara estupefactos y vacíos de vida interior. Conrad quería obtener información sobre la Ruta del Cobre



de Hamburgo y Gales a Valparaíso por Cabo de Hornos en la década de 1870, antes de la creación del Boleo en la segunda mitad de los 1880. Su interés metafísico era contrastar la experiencia humana de navegar a vela con la de navegar con motor de combustible fósil. La Ruta del Cobre era “la última escuela de la navegación”, sentenció. Aludía, creo, a la confrontación impotente del hombre con el mar y el viento, sometido a sus fuerzas, como ocurría desde la antigüedad remota. Esa región de la vida y la historia llegaba a su fin ante el avance del progreso y el cataclismo de la Gran Guerra.

Las goletas de la Ruta del Cobre tenían casco de acero, velamen con cuatro mástiles, fuerza motriz sobre cubierta y eslora variable, entre 200 y 300 pies. Hay abundante y magníficas fotos en el libro que refiero, embarcaciones similares a las representadas en la teleserie *Los Buddenbrook*, la novela de Thomas Mann. La compañía propietaria era de Hamburgo y abastecía carbón mineral a las fundidoras de cobre de Chile y Santa Rosalía, cuyo producto era comercializado en las bolsas de Londres y París.

Keller se embarcó en Hamburgo a los 17 años como ayudante de herero. ¿Qué crimen se le imputó? Haber matado al mayordomo de su embarcación de un golpe en la cabeza con objeto contundente, una noche bajo una tormenta en Cabo de Hornos. El cuerpo del mayordomo cayó o fue arrojado al mar, mientras la embarcación escorbaba en la oscuridad de la tormenta. Keller fue encerrado en celda hasta Santa Rosalía, más o menos a la mitad de la travesía, cuando faltaban unos 27 días para llegar.

Al arribar, la guerra había estallado en Europa y ninguna goleta alemana podía proseguir ni regresar mientras tanto. Fueron doce embarcaciones las que se quedaron ancladas en las inmediaciones de Santa Rosalía hasta que la guerra terminó, y algunas todavía más. En este vuelco de la suerte y caos en la flota, Keller fue dejado en libertad por sus compañeros y llegó a San Ignacio, donde se quedó a vivir libre y normal por el resto de su vida. Normal en el sentido de que vivió honradamente de sus oficios y contribuyó a formar una familia y descendencia respetadas.

Es probable que los viejos de San Ignacio hayan sabido la parte oscura de la vida de Keller, pero no la mencionaban, sólo aconsejaban a los menores no acercarse mucho a él por sus eventuales ataques de ira violenta. Fuera de eso y de una laxa supervisión migratoria, Keller era tenido como hombre útil a la comunidad, primero como herrero y luego mecánico de autos en su taller adjunto a su casa, un solar de media hectárea cercado con alambre de púas, un endeble techado de palma a la entrada e innumerables piezas mecánicas dispersas, oxidadas y semienterradas que “miraban al cielo con cara de asombro,” diría William Faulkner.

Así transcurrió la vida de Keller, padre de familia y abuelo responsable, hasta que un día, en ese mismo taller, roció gasolina en su mono de mezclilla y se prendió fuego. Cuentan que repelió a manotazos e improprios a quienes intentaron sofocar sus llamas.

De niños solíamos internarnos por el cañón y el arroyo de Providencia,

unos cuantos kilómetros al oeste de Santa Rosalía, en busca de aventura, imitando a los exploradores de películas e historietas. Muchas veces terminábamos frustrados por la desolación reinante, interrumpida a veces por gorjeos de palomas, croar de cuervos, zumbido de chicharras y crepitación de culebras y lagartijas en la maleza espinuda. Nuestro límite era un modesto bosque de palo blanco que siempre estaba verde, un verde casi cenizo, con tronco y brazos correosos y una corteza blancuzca, tirando a gris plateado. Era el único sitio apto para descansar a la sombra y al aire fresco que soplaba, entre enormes piedras depositadas ahí por las avenidas que descendían de vez en cuando por la cañada lateral.

Una vez elegí una piedra para sentarme, aparté la gravilla con mi mano y vi que era una lápida con inscripciones orientales. Examinamos el sitio con detenimiento y descubrimos que estábamos en medio de un cementerio chino. El nombre del lugar era “La Chinita”, en las inmediaciones de la mina exhausta de Providencia. Los mayores nos contaron, con parquedad habitual, que esos chinos habían sido trabajadores de la mina de Providencia, que otros contingentes chinos habían trabajado en la minas de Purgatorio y Soledad, y que no vivían en casas sino en carpas desarrapadas, improvisadas por ellos mismos. Hay versiones de que otras cuadrillas de chinos trabajaron en la reconstrucción urbana de Santa Rosalía a fines del siglo 19.

Historiadores siguen la pista a enganches de chinos para la Compañía El Boleo en Vladivostok y Shanghai. Es probable que los enganchados para reconstruir Santa Rosalía hayan sido enganchados en California. Se dice que el contingente de Providencia fue atraído con engaños. Se les habría ofrecido sembrar campos de arroz en tierras muy fértiles y se les condenó a trabajar en un hoyo negro y sofocante. Clamaban clemencia. La noticia habría llegado al gobierno chino, quien envió un representante a indagar la suerte de sus nacionales y protestar ante la empresa francesa y el gobierno mexicano. Una señora, fuente muy autorizada sobre la Santa Rosalía que vivió, me contó que, siendo niña, durante “el asunto de los chinos”, vio descender del barco a un personaje vestido con una túnica azul celeste y un dragón negro bordado en la parte posterior. Notas de gobierno reportan que se vio a los chinos marchar en silencio por la vía del tren, desde la mina de Providencia hasta la explanada de la dirección de la empresa, y que luego se echaron a llorar al suelo.

Las historias de Santa Rosalía son fragmentarias porque el material que las sobrevive las vuelve insignificantes o fragmentos de un cuadro que exige ser pintado. A cada pasaje topamos con un universo que nos invita a conocer más de él, sólo porque es muy poco conocido. Pero me resulta muy difícil penetrar al interior de personajes tan herméticos, hablantes de otras lenguas, con mi capacidad de compenetración tan limitada. Pero eso no me impide bosquejar un escenario donde otros podrán dar anchas a su imaginación.

Para imaginar la Santa Rosalía histórica hay que apartarnos de los clichés sobre los pueblos mineros de México. Por supuesto, comparte muchos rasgos con ellos, la gente

misma. Pero tiene algunos rasgos peculiares; quizá el más conspicuo sea su función cardinal en la Ruta del Cobre, circuito de comercio marítimo global de Hamburgo y Gales a Cabo de Hornos, Valparaíso, Santa Rosalía, San Francisco, Tacoma, Vancouver y de vuelta. Carbón para la fundidora de la Compañía el Boleo de Santa Rosalía y, de regreso, cobre, trigo y madera para Europa y lugares más remotos. Todo ello apenas rozando el México continental.

Algunos eventos ocurridos en Santa Rosalía fueron repercusiones directas de eventos ocurridos en Europa casi en simultáneo. Tal el caso de las goletas alemanas ancladas ahí que ya conté, resaca temprana de la Primera Guerra Mundial. Ignoro los pormenores diplomáticos y logísticos de la evacuación de las tripulaciones. El libro *To Santa Rosalía: Further and Back* presenta información abundante sobre el destino de las embarcaciones y varias historias de vida. Ni embarcaciones ni marineros regresaron a Alemania. Las primeras fueron vendidas para ser usadas como casinos en California y una permaneció navegando hasta la década de 1920.

Los tripulantes emigraron o fueron llevados hacia diversos lugares de México y Estados Unidos, como dije. El libro da información sobre las ocupaciones desarrolladas por ellos en California y Arizona. Algunos fueron pioneros de la exhibición cinematográfica allá. La explicación de esta rara vinculación es que tenían experiencia en la actividad y equipo de proyección disponible porque en las goletas se exhibía cine, usando las velas como pantalla. Otros se emplearon como músicos o maestros de música (las embarcaciones tenían orquesta). Supe de uno que se enroló como oficial del Ejército Constitucionalista del Noroeste en Guaymas. Otros se establecieron como agricultores en el Valle del Yaqui; sus descendientes exhiben fotos y documentos en internet.

No es hiperbólico afirmar que Santa Rosalía fue el punto más occidental, la última frontera, el *non plus ultra* literal de la expansión capitalista europea de fines del siglo 19 y la primera mitad del 20. Para la historia política de México tiene la importancia de haber sido, junto con el Banco Nacional de México y Pastelerías El Globo, la primera inversión económica francesa importante después de la Intervención. Este papel simbólico político le sirvió para mantener interlocución fluida con el gobierno de Porfirio Díaz y, con altas y bajas, con los gobiernos revolucionarios. Hasta donde sé, la Compañía El Boleo fue la única empresa minera francesa en México entonces.

El cobre de Santa Rosalía valía más por su alta ley que por su cantidad. Dada su maleabilidad no era apto para fabricar conductores de electricidad, demanda principal de cobre entonces. Se destinó a aleaciones para los usos anteriores del cobre: vajillas, cubiertos de mesa, lámparas, plafones, alfileres y una variedad de artículos de ornato para casas ricas de Europa. El Boleo fue una empresa de la aristocracia europea que cotizó en las bolsas de valores de Londres y París desde su fundación hasta que cerró.

Pedro Mahioux, último director francés de El Boleo, me comentó que la razón principal del cierre de la compañía en 1954 fue la salida de Francia de sus últimas colonias de ultramar, sugiriendo que El Boleo Santa Rosalía era una colonia más.

Pero no lo fue. Tenía rasgos coloniales modernos en su fisonomía urbana, pero las autoridades y los funcionarios públicos más altos eran designados por el gobierno federal, la mayoría enviados desde la ciudad de México. Hacia fines del 19, el gobierno de Porfirio Díaz obligó a la compañía a construir el pueblo que se había comprometido a crear en el contrato de 1885 y que no cumplió sino hasta que un huracán arrasó el miserable caserío en 1896.

Los gobiernos de la Revolución, desde Obregón hasta Cárdenas, apoyaron a los obreros, cuidando sus relaciones con la empresa por ser la única fuente de trabajo importante en la región. El sindicato minero de Santa Rosalía fue formado en 1926 y tuvo una importante actuación los siguientes treinta años. Con apoyo del gobierno de Adolfo Ruiz Cortines logró que todos los trabajadores fueran indemnizados de acuerdo con la ley laboral en 1954. Tres años después inició la Compañía Minera Santa Rosalía, adscrita a la Comisión Nacional de Fomento Minero, y duró hasta 1984, cien años redondos entre ambas empresas.

Para la historia social, Santa Rosalía es un lugar de México donde no se practicó la discriminación laboral por razones de sexo, específicamente de los homosexuales, que eran contratados preferentemente para labores administrativas y de atención al público en los servicios de la empresa. En una época en que la mujer no formaba parte del mercado de trabajo, las habilidades y virtudes femeninas de los homosexuales eran muy apreciadas por la Compañía El Boleo.

Se formó así un segmento homosexual de cuello blanco, notorio por su actividad en la empresa y la sociedad. Cuando la compañía cerró, esa fuerza de trabajo pasó casi naturalmente a puestos públicos y privados administrativos, así que su visibilidad y protagonismo en la vida social de Santa Rosalía siguieron siendo notorios aun durante el periodo semifantasma a mitad de los años cincuenta. Mis recuerdos infantiles urbanos de Santa Rosalía incluyen homosexuales como los vi pulular cotidianamente en el centro en diversas actividades, muy desinhibidos.

Ya vendrán los investigadores sociales a dar luz sobre el tema, una rareza más de Santa Rosalía en la historia mexicana pero también un caso de prueba para la relación entre la vida laboral y el estatus social de las personas. La posición de muchos gays en el trabajo se reflejaba en la vida social, donde eran organizadores de bailes y de competencias deportivas, animadores de clubes, carnavales y concursos de diversa índole. En torno a esto la ocupación era constante. De modo que, dicho *grosso modo*, sin pretender moralizar, menos abanderar causas que no me corresponden, la posición laboral de muchos gays se tradujo en la formación de un agente social benéfico para la comunidad, en especial durante su periodo más deprimente y oscuro, como lo muestran muchos documentos y testimonios. •

