

KARINA BUSTO IBARRA, *El Pacífico mexicano y sus transformaciones. Integración marítima y terrestre en la configuración de un espacio internacional, 1848-1927*, Ciudad de México, El Colegio de México, 2022, 447 pp. ISBN 978-607-564-333-5

A pesar de que México tiene unos 11 000 kilómetros de costas, es bien sabido que la historiografía mexicana tiende a mirar más hacia adentro que hacia afuera. Por ello, lo que más llama la atención del libro que reseñamos es el esfuerzo por recuperar la historia del Pacífico mexicano en la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX. Era algo que se necesitaba con urgencia pues, como señala la autora, reconstruir la historia marítima, así como de las costas y de los puertos de México, sigue siendo un gran pendiente que debiera atraer a nuevas generaciones de investigadores.

En primer lugar, debe señalarse que este sugerente y penetrante libro, *Pacífico mexicano*, de Karina Busto, es resultado de un trabajo de larga duración que combina historia, geografía, comercio internacional y contextos marítimos para ofrecer un capítulo novedoso de la historia global. Su contribución es doblemente importante porque actualmente existe un marcado contraste entre la relativa escasez de trabajos sobre la historia del Pacífico mexicano y la creciente proliferación de artículos y libros que se publican sobre la historia del Golfo mexicano y las relaciones de intercambio en esta zona durante el siglo XIX, a través de lo que se ha venido a denominar el “Gran Caribe”, para usar la expresión difundida por la historiadora Johanna von Grafenstein, recientemente electa presidenta de la Asociación de Historia Económica del Caribe.

No obstante, también hay que señalar que existen antecedentes importantes que sí se refieren a la historia del Pacífico mexicano, aunque virtualmente todos se refieren al periodo colonial. Piénsese, por ejemplo, en los extensos trabajos de Carmen Yuste sobre el Galeón de Manila y las relaciones entre comerciantes de México y Filipinas a lo largo de los siglos del régimen colonial hispánico. También hay que tener en cuenta los trabajos originales y profundos de Mariano Bonifacio en su libro *El Pacífico hispanoamericano*, que se centra en

los siglos xvii y xviii, entre otras de sus múltiples publicaciones. De todas maneras, esas historias se cierran con las guerras de independencia. El último galeón que cruzó el Pacífico desde Manila a Acapulco llegó al puerto mexicano en 1815. Además, a partir de las guerras de independencia, el comercio legal en el Pacífico tendió a decaer, si bien el contrabando aumentó de manera notoria. Se produjo un abrupto declive en el caso del comercio sobre las costas americanas del Pacífico después de 1810, incluyendo el colapso del tradicional comercio entre México y Ecuador (sobre todo con Guayaquil), que había sido fuente de grandes volúmenes de exportaciones de cacao que llegaban anualmente a los mercados mexicanos a lo largo del siglo xviii, como lo demuestran diversos libros y numerosos artículos del historiador Manuel Miño.

El primer gran interrogante que plantea Karina Busto consiste en preguntar qué pasó con el comercio pacífico después de 1820 y hasta 1850. A todas luces tendió a disminuir, si bien es éste un capítulo de la historia latinoamericana que requiere profundizarse. En todo caso, Karina Busto hace notar que desde el arranque de la fiebre del oro en el norte de California, a partir de 1848, se produjo un potente impulso –tanto de pasajeros como de mercancías– a lo largo de los puertos del Pacífico americano y a través de los istmos. Era la época del despegue de la globalización moderna, que unió Atlántico y Pacífico cada vez más estrechamente. A partir de este enfoque, la autora centra la atención en dos temas, la cronología histórica del tema estudiado y la geografía. ¿Cuál es la cronología que cubre el libro? Abarca el desarrollo de los puertos mexicanos y sus intercambios entre 1848 y 1927, que Karina Busto explica en los siguientes términos:

El periodo de estudio coincide con una etapa de desarrollo mercantil que se enmarca en la fase de la primera globalización de la época contemporánea, una era de integración que, como señala Sandra Kuntz, se inició en el plano internacional desde mediados del siglo xix, impulsada por el crecimiento de las potencias económicas y por la disminución de los costos de transporte.

Luego, Karina Busto presenta una original propuesta geohistórica. Afirma que desde mediados del siglo xix es posible identificar la existencia de un eje geohistórico que unía a San Francisco con Panamá, que

“fue el principal detonador que hizo entrar a los puertos mexicanos del Pacífico en una nueva fase de desarrollo”. Pero, además, en este libro la autora plantea la necesidad de entender una serie compleja de intercambios mercantiles en el México decimonónico que vinculaban el desarrollo hacia adentro y, simultáneamente, el desarrollo hacia afuera. Plantea que el enlace fundamental entre ambos se encontraba en unos nexos claves, siendo especialmente importantes los puertos que entrelazaban rutas de comunicación y comercio regional e internacional. Allí se almacenaban una cantidad prodigiosa de mercancías muy variadas, tanto de exportaciones como de importaciones, además de ser lugares de procesamiento de determinados productos, así como la venta de los más diversos artículos. Para Busto, estudiar los puertos permite describir y analizar de manera nueva las articulaciones entre economías regionales, la economía nacional y el ámbito global.

Aparte de estar basado en la consulta de numerosos archivos y bibliotecas especializadas, se debe valorar en este libro la formulación de excelentes mapas de los sistemas de telégrafos, ferrocarriles, puertos y rutas de navegación, que se incluyen desde el primer capítulo y dan una idea muy amplia, clara y precisa del papel del transporte, de las comunicaciones, de la geografía y de la cronología, cubiertos en esta investigación novedosa. Por ejemplo, en la primera parte del texto se descubre que a partir de la fiebre del oro, entre 1848 y 1852, viajaron más de 300 000 pasajeros por las rutas de Panamá que cubrían toda la costa y muchos de los puertos mexicanos, hasta alcanzar California. De manera paralela viajaron unos 80 000 pasajeros por el istmo de Nicaragua, y unos 50 000 por el de Tehuantepec. A lo que hay que agregar las decenas de miles que usaron la ruta oceánica más larga, por el Cabo de Hornos.

En la segunda parte del libro, Karina Busto presenta una muy interesante clasificación portuaria, que ofrece importantes sugerencias para estudios futuros, con base en sus formulaciones conceptuales. Argumenta que hubo esencialmente tres categorías de puertos, entre los cuales hay que subrayar los estratégicos o “nodos estratégicos”, en los que destacaban San Francisco, Mazatlán y Acapulco. Pero también existía una hilera de puertos secundarios mexicanos, como San Blas, Manzanillo y La Paz, además de puertos de “escala”, que incluían una considerable cantidad de centros portuarios menores.

RESEÑAS

Finalmente, en la tercera parte de su libro, Karina Busto ofrece una descripción detallada y analítica de las dinámicas de los puertos que denomina estratégicos. Ofrece un brillante panorama de la ciudad puerto de San Francisco que describe como una “ciudad instantánea”, frase muy llamativa y sugerente. Después pasa a una síntesis de las actividades que se llevaban a cabo en y desde Mazatlán, especialmente las importaciones y el comercio costero. También describe la actividad portuaria y marítima de Acapulco, que enlaza con su historia colonial, en tanto fue puente del intercambio a través del gran océano Pacífico durante siglos. En resumidas cuentas, *El Pacífico mexicano* de Karina Busto ofrece un gran panorama y mapa de una historia oceánica, portuaria y marítima que estaba faltando en la historiografía de México, especialmente del siglo XIX.

Carlos Marichal

El Colegio de México