

Busto Ibarra, K. (2022).  
*El Pacífico mexicano y sus transformaciones: integración marítima y terrestre en la configuración de un espacio internacional, 1848-1927*. México: El Colegio de México, 447 pp., ISBN 978-607-564-333-5

El carácter del territorio mexicano le ha permitido posicionarse en la escala global a través de su conectividad con dos inmensos mares, el Atlántico y el Pacífico, los cuales han ostentado un papel clave en diferentes etapas y contextos a lo largo de su historia. Pese a ello, seguimos acostumbrados a percibir los acontecimientos históricos tierra adentro. ¿Qué pasa si volteamos la mirada al mar? Específicamente al espacio costero de México en el Pacífico, y, por ende, a su historia marítima. En la obra *El Pacífico mexicano y sus transformaciones: integración marítima y terrestre en la configuración de un espacio internacional, 1848-1927*, de Karina Busto Ibarra esto cobra sentido. La investigadora es una especialista en la materia que ha estudiado a profundidad la participación del Pacífico mexicano y sus puertos en las redes mercantiles mundiales.<sup>1</sup> Y deja un planteamiento muy claro: los puertos no son sólo la línea divisoria entre tierra y agua, son sitios dinámicos en los que existen movimiento de mercancías y de personas, donde confluyen y se articulan economías regionales y nacionales, a su vez son capaces de insertarse en contextos más amplios y de escala global (Busto, 2022, pp.19-20). En el siglo XIX, el Pacífico mexicano y sus puertos fueron partícipes de un nuevo sistema de navegación internacional: el eje geohistórico San

<sup>1</sup> Algunos de los estudios de Karina Busto Ibarra anteriores a la presente obra son: Busto Ibarra (2013, 2014, 2018).

Francisco-Panamá, propuesta innovadora y articuladora de la obra.<sup>2</sup> La temporalidad planteada comenzó en 1848, definida por una nueva fase de navegación en el Pacífico gracias al descubrimiento de oro en California. Y culmina en 1927, cuando se afianzó una nueva integración del territorio nacional a través de los puertos mexicanos y una modernización de las comunicaciones terrestres que conectaron con las costas<sup>3</sup> (Busto, 2022, p. 69).

Por medio de la geografía histórica, la autora logra integrar regiones tan heterogéneas del territorio costero mexicano en un nuevo sistema portuario del Pacífico en el siglo XIX. A través de la maleabilidad de las escalas, se transita de lo particular a lo general por medio del análisis de las variables de los intercambios interregionales, las actividades económicas locales, así como los medios de comunicación y transporte que impulsaron los vínculos entre tierra y agua (Busto, 2022, p. 301). La estructura del libro está dividida en tres partes, donde inevitablemente impera el progreso decimonónico que implicó un conglomerado de saberes, instituciones y avances tecnológicos.<sup>4</sup> En la

<sup>2</sup> El eje geohistórico alude a los espacios locales que logran conectarse. En este caso, el eje San Francisco-Panamá fue un asunto de geopolítica formado en el contexto de la búsqueda de comunicación entre los océanos Atlántico y el Pacífico, lo que significó un estímulo para el desarrollo de este último en general y de los puertos mexicanos en particular dentro de la llamada “fiebre del oro” californiano (Busto, 2022, p. 112).

<sup>3</sup> Siguiendo a la autora, en 1927 se concluyeron en la costa del Pacífico dos rutas terrestres: la línea del Ferrocarril Sud Pacífico, y el primer tramo de carretera moderna México-Acapulco (Busto, 2022, p. 142).

<sup>4</sup> Si bien los objetivos e intereses de la autora son otros, es importante señalar que estas transformaciones provenientes del “progreso” y la modernización no siempre se recibieron de manera positiva en todos los sectores sociales. Para saber más, consúltese Berman (1988).

primera parte del libro: “La apertura del Pacífico”, distintas fases del cambio tecnológico tuvieron un papel clave en el desarrollo de: 1) las comunicaciones internacionales, el uso del telégrafo y el cable submarino y 2) el transporte, el uso de los ferrocarriles y de barcos de vapor, lo que transformó el movimiento de mercancías y personas, en un proceso paulatino que afianzó la conectividad de las zonas periféricas del país, al mismo tiempo que ingresaron al circuito de interconexión global de bienes, personas e ideas (Busto, 2022, p. 45). El uso de estas nuevas tecnologías favorecieron el tráfico marítimo y comercial de largo alcance. En la segunda parte, “El nuevo sistema portuario del Pacífico”, la navegación San Francisco-Panamá integró un eje de nuevos circuitos de conexión, transporte y comercio, donde observó la participación de distintos puertos mexicanos e identificó nuevas jerarquías portuarias para su análisis puntual. De ahí surgió una tipología de puertos o nodos primarios: San Francisco y Mazatlán; estratégicos, Panamá, Acapulco y Salina Cruz; secundarios, Guaymas, La Paz, Manzanillo, San Blas, Santa Rosalía; y de escala, Bahía Magdalena, Ensenada, Altata, Topolobampo, Puerto Ángel, Tonalá y San Benito (Busto, 2022, p. 299) Aquí hay una nueva etapa de desarrollo en la configuración regional, en sus circuitos de comercio, en su infraestructura modernizadora y en el movimiento marítimo. Estas últimas características son estudiadas en la tercera parte, “Dinámicas comerciales y navegación”, donde la autora expone los datos de comercio exterior y especialización regional de productos, la participación de las navegaciones de cabotaje y de altura, así como el crecimiento demográfico de los respectivos puertos (Busto, 2022, p. 327).

¿Cuál es el lugar de los mapas históricos en un proyecto de los espacios marítimos bajo perspectiva global? El discurso cartográfico figura desde las primeras páginas del libro, a través del análisis de mapas antiguos y temáticos. El Pacífico es la espacialidad protagonista de la obra, donde las escalas regional y global, así como sus distintas variables analizadas se plasmaron en los distintos mapas temáticos que elabora la autora. Los mapas no son un elemento meramente ilustrativo, sino instrumentos centrales para la identificación de la apertura de no-

dos de conexiones marítimas y terrestres, elementos que sustentan sus hipótesis e ideas (Busto, 2022, p. 69). La mayoría de las fuentes utilizadas por la autora provienen de distintos acervos mexicanos y estadounidenses, al mismo tiempo que utiliza memorias de Hacienda, informes de gobierno y periódicos. El análisis cualitativo-cuantitativo permitió realizar una serie de gráficas y cuadros en la construcción de su modelo de desarrollo portuario, propuestas innovadoras de gran calado que sin duda actualiza la historia económica y marítima del México moderno.

La perspectiva global es un discurso que impera la propuesta de la autora. Es interesante observar que el Pacífico ha sido protagonista de la globalización moderna y contemporánea. Las estructuras básicas iniciales de la globalización en el siglo XVI se hacen presentes: cuando las actividades de la humanidad y sus redes comerciales unieron Asia, Europa, América y África, donde alcanzaron una escala global por primera vez.<sup>5</sup> Posteriormente, hay una ruptura, el Pacífico que alguna vez fue llamado el “lago español”, pasó a la articulación de un nuevo orden mundial en la globalización de finales del siglo XIX.<sup>6</sup> La ruta del Galeón de Manila, terminada en 1815, no significó el estancamiento de la movilidad en el Mar del Sur, ni mucho menos el declive de la participación de las costas mexicanas en la dinámica y movimiento marítimo del Pacífico. Más bien las condiciones, transformaciones y circuitos de movilidad fueron otros. La propuesta teórico-metodológica de Busto Ibarra incentiva nuevos análisis y abre caminos para abordar las conexiones históricas con otros espacios. El análisis que propone la autora de este enorme océano en el siglo XIX muestra una nueva perspectiva sobre la integración del mercado nacional e internacional en su conjunto. Las costas mexicanas en su configuración territorial han experimentado procesos de

<sup>5</sup> Para Peter Gordon y Juan José Morales la globalización es una cuestión de grado, las estructuras básicas de ella se gestaron en la época moderna europea a través de navegaciones comerciales que abrieron paso a la creación del sistema-mundo, donde los mercados quedaron unidos por medio de la plata entre 1565 y 1815. (Gordon y Morales, 2022)

<sup>6</sup> Para saber más acerca de la crisis del Pacífico y el Galeón de Manila, consúltese Bonialian (2017).

auge y decadencia, algo que es cierto, los litorales siempre han sido partícipes del devenir histórico del país y la obra de Karina Busto lo demuestra.

María Fernanda Martínez Muñoz  
Posgrado en Historia, UNAM

## REFERENCIAS

- Berman, M. (1988). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. México: Siglo XXI.
- Bonialian, M. (2017). Comercio y atlantización del Pacífico mexicano y sudamericano: la crisis del lago indiano y del Galeón de Manila, 1750-1821. *América Latina en la Historia Económica*, 24(1), 7-36.
- Busto Ibarra, K. (2013). *Comercio marítimo en los puertos de La Paz y Santa Rosalía, Distrito Sur de la Baja California, 1880-1910*. La Paz, Baja California: Archivo Histórico Pablo L. Martínez.
- Busto Ibarra, K. (2014). El Eje San Francisco-Panamá y la formación de un sistema portuario en el Pacífico 1848-1927. En Y. Celaya (Coord.), *Diálogos con una trayectoria intelectual: Marcello Carmagnani en El Colegio de México* (pp. 385-408). México: El Colegio de México.
- Busto Ibarra, K. (2018). Caminos marítimos y rutas comerciales de una ciudad portuaria, orígenes y esplendor de La Paz. En *Historia urbana de la ciudad de La Paz* (pp. 195-216). México: Universidad Autónoma de Baja California Sur.
- Gordon, P. y Morales, J. J. (2022). *La plata y el Pacífico. China, Hispanoamérica y el nacimiento de la globalización, 1565-1815*. Madrid: Siruela.