

# El Pacífico mexicano y sus transformaciones. Integración marítima y terrestre en la configuración de un espacio internacional, 1848-1927\*

LUIS CARLOS VILLANUEVA FIGUEROA\*\*

ISSN (impreso): 1665-8973

ISSN (digital): en trámite

DOI: <https://doi.org/10.25009/urhsc.v2827>

La historiadora Karina Busto Ibarra ofrece una obra en la cual se narra el surgimiento, auge y decadencia del Pacífico mexicano. Desde una perspectiva que integra elementos propios de la historia económica, urbana y marítima, se estudian aquellos objetos y fenómenos que dieron vida a un espacio geográfico identificado con la nación mexicana y su papel en las dinámicas económicas globales a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX. Busto Ibarra, quien actualmente se desempeña como profesora de la Universidad Autónoma de Baja California Sur, es autora de varias investigaciones en torno a la historia marítima de Baja California y otros espacios del Pacífico. con énfasis en

el desarrollo portuario, el comercio y la navegación. En su reseña a la obra *Comercio marítimo en los puertos de La Paz y Santa Rosalía...*, Marcello Carmagnani (2015, pp. 928-931) se lamentó de que aún no se hubiese publicado la tesis doctoral de su alumna y colega. *El Pacífico mexicano y sus transformaciones...* se basa en dicha tesis (Busto, 2008)<sup>1</sup> y catorce años después de su defensa, podemos comprender el entusiasmo de Carmagnani.

La propuesta central desarrollada a lo largo de la obra es que dentro del proceso denominado “primera globalización de la época contemporánea” —que abarca desde la expansión estadounidense hacia el oeste hasta la crisis de 1929—, los puertos del Pacífico mexicano y el Golfo de California

\* Karina Busto Ibarra, *El Pacífico mexicano y sus transformaciones. Integración marítima y terrestre en la configuración de un espacio internacional, 1848-1927*, El Colegio de México, México, 2022, 447 pp.

\*\* Licenciatura en Historia, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México.

<sup>1</sup> El segundo capítulo de la tesis se publicó con el título “El eje San Francisco-Panamá y la formación de un sistema portuario en el Pacífico, 1848-1927”, en Celaya (2014, pp. 385-408).



formaron un sistema jerárquico en el cual cada puerto cumplía un papel particular de acuerdo con su situación geográfica y sus posibilidades de influir en el comercio regional y nacional. La configuración del sistema y sus funciones obedecieron al surgimiento y evolución del eje geohistórico San Francisco-Panamá a mediados del siglo XIX. De acuerdo con Busto Ibarra, los fenómenos que condicionaron dicho eje fueron la migración masiva hacia la recién adquirida costa oeste de Estados Unidos —motivada por el descubrimiento de oro en California— y el desarrollo tecnológico y sus consecuentes transformaciones en los medios de comunicación y transporte. No se trató, sin embargo, de un proceso unidireccional, sino que estos factores se vieron reforzados y modificados por las dinámicas del citado eje.

Por un lado, el movimiento de viajeros y migrantes que deseaban llegar a California, el sustento básico de los primeros asentamientos mineros, la posterior consolidación y expansión comercial de la ciudad de San Francisco y su comunicación marítima con Asia y el mundo Atlántico vía Panamá, fueron fundamentales para situar a Mazatlán como nodo primario en el Pacífico mexicano y para la continuación de las actividades económicas de importancia en Acapulco tras la terminación de la ruta del Galeón de Manila en 1815. Fue a través de San Francisco que el comercio mexicano

continuó sus relaciones con China, sea para la venta de metales preciosos o para la importación de trabajadores. Por otro lado, la apertura del océano Pacífico habría sido increíblemente difícil sin los caminos de tierra, las redes telegráficas y el ferrocarril introducidos en México a lo largo del siglo XIX, producto de la inversión privada y gubernamental.

Los barcos de vapor y los perfeccionados veleros que transportaban todo tipo de productos, bienes y personas desde las costas de Estados Unidos y Europa hacia San Francisco son piezas clave para comprender el proceso de la primera globalización que, al mismo tiempo, impulsa y se ve impulsada por el comercio marítimo y las innovaciones tecnológicas.<sup>2</sup> Uno de los objetivos principales de la obra es evidenciar que, gracias a la posición geográfica y a la políticas de apertura económica y de libre mercado de los gobiernos de la República Restaurada, el sistema portuario del Pacífico mexicano desempeñó un papel esencial en las dinámicas económicas globales. Asimismo, que fue a través de la formación del sistema portuario dentro del eje San

<sup>2</sup> Esta interpretación es compartida por otros especialistas en historia marítima. Animados por la obra de Daniel R. Headrick (1988), tanto Busto Ibarra como David M. Williams y John Armstrong plantean la preponderancia de la navegación a vapor como principal impulsora del capitalismo decimonónico mundial. Véase al respecto Williams y Armstrong (2010, pp. 177-202).

Francisco-Panamá, que una de las regiones más marginadas del país se integró a la nación y vivió su época de mayor esplendor económico.<sup>3</sup>

En un sentido mucho más pragmático, pero no por ello menos importante, la obra cumple también con el objetivo de cubrir vacíos en la historiografía del Pacífico mexicano como espacio marítimo, la cual suele enfocarse en el periodo colonial o en espacios más pequeños. A partir de la propuesta de las duraciones históricas del célebre Fernand Braudel, expuesta en *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Busto Ibarra logra concebir un objeto histórico que hasta entonces sólo había sido estudiado por partes y no como una totalidad susceptible de experimentar cambios estructurales en el largo plazo.

El objeto de estudio de esta obra se inscribe así en uno de aquellos sucesos

históricos que se conciben como procesos y que, por definición, implican consecuencias inevitables. El desarrollo histórico del Pacífico se incrusta en el proceso desencadenado por la Revolución industrial, el cual consistió en un “avance tecnológico acumulativo y autosustentable cuyas repercusiones se sentirán en todos los aspectos de la vida económica” (Busto, 2008, p. 32). La complejidad del proceso obliga a hablar de él a través de sus componentes y sus partes más concretas y cuantificables; las expresiones más visibles que en este caso se emplean para hablar de la vida económica del capitalismo industrial son las vías de comunicación y transporte, las cuales están a su vez constituidas por objetos concretos: cables de telégrafos, cables submarinos, diligencias, caminos de tierra, barcos de vela y de vapor, vías férreas, mulas y lanchas.

El eje geohistórico San Francisco-Panamá y la noción de sistema portuario sirven como un punto medio entre estos objetos y aquello de lo que en esta investigación son metáforas causales: la economía global. Busto Ibarra construye un mundo histórico regido por un proceso global, poblado por objetos concretos que delatan, a su vez, sistemas más pequeños y comprensibles. Es por ello que la primera parte del libro se dedica a identificar, definir y establecer la trayectoria de estos objetos en la república mexicana, así como los usos que los viajeros les

<sup>3</sup> Esta interpretación, que sitúa al Pacífico mexicano como un espacio que cobra verdadera importancia hasta mediados del siglo XIX, contrasta en cierta medida con aquella expresada por Mariano Alberto Bonalán (2019) en la introducción de su obra *La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*. Si bien el autor destaca la importancia de una perspectiva centrada en los “puntos de conexión” entre el Pacífico y el Atlántico, tal y como ocurre en la tesis doctoral de Busto Ibarra, también enfatiza que es posible identificar en el Pacífico una “economía marítima” que gozaba de gran autonomía hasta mediados del siglo XVIII. Posiblemente la discrepancia se deba a que Busto Ibarra identifica el apogeo del Pacífico con el tipo específico de desarrollo urbano que ocurrió en el siglo XIX en las ciudades portuarias.

dieron o concibieron para ellos. Una vez que el lector comprende las “fases de producción y cambio tecnológico” en México y la importancia de las rutas por ellas creadas, así como las dinámicas sociales que animaron dichas innovaciones, es que se puede entender por qué fue posible la emergencia del sistema portuario.

En la segunda parte de la obra observamos cómo actúan los componentes básicos de la vida económica al integrarse en los puertos de San Francisco, Mazatlán y Acapulco. La primera sección de esta segunda parte tiene un carácter teórico porque Busto Ibarra define con claridad qué es un sistema portuario, cómo se relacionan entre sí los puertos y argumenta por qué de los sistemas portuarios existentes en el Pacífico a mediados del siglo XIX, aquél compuesto por el eje San Francisco-Panamá pudo haber sido el más relevante. Con base en las propuestas del geógrafo Brian S. Hoyle, la autora crea su propio modelo de clasificación portuaria y determina la importancia de cada puerto y su función dentro del sistema: San Francisco y Mazatlán son nodos primarios, Acapulco es un nodo estratégico y el resto se dividen en secundarios y de escala. Los primeros tres puertos tienen su propio capítulo, en el cual se explica su formación y se describen sus elementos más característicos, especialmente en el ámbito económico. Debe señalarse que la noción

de desarrollo portuario se encuentra íntimamente relacionado con factores concernientes a la navegación, el comercio y con su nivel de urbanización e influencia en otros puertos y tierra adentro.

La tercera parte de la obra refuerza los argumentos esgrimidos en la segunda parte, especialmente respecto de los criterios de clasificación para diseñar el sistema portuario del Pacífico mexicano en función del comercio exterior, el movimiento marítimo y los cambios demográficos de cada puerto mexicano. Mientras que las primeras dos partes del libro participan de un discurso descriptivo y analítico —con pasajes diacrónicos y sincrónicos—, en esta sección se confirman todas las aseveraciones anteriormente realizadas mediante la reconstrucción de series estadísticas y el despliegue sistemático de gráficas en las que se miden importaciones, exportaciones, número entradas y salidas de barcos de cada tipo (vela o vapor), tonelaje de los barcos, nacionalidad y crecimiento de la población.<sup>4</sup> Evidentemente Busto Ibarra se apega a una noción de la historia como ciencia social —específicamente a la noción concebida e impulsada por los miembros y herederos de la llamada “escuela de los *Annales*”—, de modo que justifica

<sup>4</sup> La autora retoma las técnicas de reconstrucción con base en series estadísticas al estilo de la historia económica que práctica Sandra Kuntz Flicker.

sus interpretaciones historiográficas con un tipo de representación más bien científica, con el fin de dotar de mayor contundencia y solidez a sus propuestas. Se trata de una forma de “corroborar la jerarquía portuaria” borrando así los límites entre interpretación histórica y realidad pasada. En los últimos capítulos se vuelve al estilo predominante en el texto para dar por terminada la vida del Pacífico mexicano en lo últimos años de la década de 1920. Gracias a fuertes inversiones en su infraestructura a principios del siglo pasado, Salina Cruz y Manzanillo subsistieron por un momento al resto de los puertos mexicanos. La crisis económica de 1929 reconfiguró la economía global, y al terminar el primer proceso de globalización impulsado por la Revolución industrial, terminó también la etapa más prominente de este espacio marítimo.

Ahora bien, la obra se nutre del análisis y crítica de distintos tipos de evidencias en función del tema tratado en cada capítulo. Busto Ibarra se vale de fuentes documentales de distinta índole: registros estadísticos de los puertos; reportes gubernamentales mexicanos y estadounidenses; diarios, libros y guías de viajeros; artículos periodísticos; trabajos de historia económica y regional del siglo XIX y XX; novelas; estudios geográficos del siglo XIX, así como de una amplia y variada selección de obras contemporáneas de historia marítima de México y otros

espacios del mundo, historia urbana, historia económica y geografía.

Finalmente, es necesario destacar una parte esencial de la representación histórica de Busto Ibarra. La autora presenta mapas —la mayoría de su propia elaboración y otros elaborados con base en fuentes secundarias o mapas previamente existentes— que evidencian la transformación de las redes de comunicación y transporte en México, las rutas transcontinentales, la localización geográfica de los puertos del sistema y los espacios de influencia de las principales ciudades portuarias. Asimismo se incluyen cuadros, gráficas, figuras y planos, en los cuales se observan de forma sintetizada las propuestas centrales de cada capítulo. Cada aseveración sobre la expansión de las vías de comunicación y de los espacios urbanos, así como de los nexos que conformaron los puertos, incluye una pieza discursiva visual que nos muestra una de las posibles *formas* de comprender estos fenómenos históricos. Los lectores rápidamente entenderán que estas piezas no son meramente ilustrativas, sino que son elementos constitutivos de la representación histórica en cuanto que nos otorgan una vista privilegiada desde la cual todos los hechos, datos y fragmentos de información se organizan para formar imágenes que evocan los cambios espaciales y estructurales como pocas descripciones literarias pueden hacerlo.

*El Pacífico mexicano y sus transformaciones...* permite a los lectores

observar un panorama general de la vida económica y urbana de este espacio marítimo. Esta obra es una aportación sustancial a la historiografía marítima no sólo por el conocimiento detallado sobre los diversos temas interrelacionados de los cuales habla, sino por la forma en la que se explican diversos fenómenos globales en función de una propuesta interpretativa clara. Se trata de una obra que se sustenta en una concepción coherente del mundo histórico, estrategias rigurosas de investigación y formas de exposición adecuadas. No cabe duda que este libro resultará de consulta indispensable para el estudio y la escritura de la historia mexicana decimonónica de casi cualquier género, debido a que es imposible ignorar las bases materiales y económicas que se entrelazan con una gran variedad de fenómenos culturales, intelectuales, políticos y sociales.

## REFERENCIAS

- BONALIAN, M. A. (2019). *La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*. México: El Colegio de México.
- BUSTO, K. (2008). *El espacio Pacífico mexicano: puertos, rutas, navegación y redes comerciales, 1848-1927* [Tesis de Doctorado en Historia]. El Colegio de México.
- CARMAGNANI, M. (2015, octubre-diciembre). "Sobre Karina Busto Ibarra, *Comercio marítimo en los puertos de La Paz y Santa Rosalía, Distrito Sur de la Baja California, 1880-1910*". *Historia Mexicana*, 65 (2), 928-931.
- CELAYA, Y. (Coord.). (2014). *Diálogos con una trayectoria intelectual: Marcello Carmagnani en El Colegio de México*. México: El Colegio de México.
- HEADRICK, D. R. (1988). *The Tentacles of Progress. Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*. New York: Oxford University Press.
- WILLIAMS, D. M., & Armstrong, J. (2010). "Technological Advances in the Maritime Sector: Some Implications for Trade, Modernization and the Process of Globalization in the Nineteenth Century". En M. Fusaro & A. Polónia (Eds.), *Maritime History as Global History (177-202)*. St. John's, Nfld.: International Maritime Economic History Association.