

KARINA BUSTO IBARRA, *EL PACÍFICO MEXICANO Y SUS TRANSFORMACIONES. INTEGRACIÓN MARÍTIMA Y TERRESTRE EN LA CONFIGURACIÓN DE UN ESPACIO INTERNACIONAL, 1848-1927*, MÉXICO: EL COLEGIO DE MÉXICO, 2022, 447 PP.

DOI: <https://doi.org/10.15174/orhi.vi18.20>

La historia marítima es una línea de investigación enfocada en el estudio de la relación sociedad-entorno marítimo. La historia de los océanos es tan vasta que demanda una concepción dinámica de la historia, que tome en cuenta “las distintas regiones marítimas, con sus respectivas características físicas y políticas, en las que se desarrollaron diversos procesos e intercambios comerciales, biológicos o culturales a lo largo del tiempo”,<sup>1</sup> así como su vinculación con el contexto mundial.

El interés de Karina Busto Ibarra por la historia marítima del Pacífico mexicano comenzó con la investigación sobre el comercio marítimo en los puertos de La Paz y Santa Rosalía, en Mazatlán, y en Acapulco.<sup>2</sup> Este fue solo el inicio de una trayectoria que la llevó a cuestionamientos más profundos y, consecuentemente, a la realización del libro que aquí se reseña: *El Pacífico mexicano y sus transformaciones. Integración marítima y terrestre en la configuración de un espacio internacional, 1848-1927*. Esta obra es un gran aporte a la historia marítima del Pacífico mexicano entre los siglos XIX y XX, la cual, según los hallazgos de la autora, ha sido poco explorada.

El objetivo principal del libro es explicar la historia del Pacífico mexicano como un proceso no estático, por lo tanto, mantiene un claro enfoque teórico-metodológico cercano a la geografía histórica y a la geohistoria, que le permite una aproximación espacio-temporal más dinámica. Este libro no se limita a describir la interconexión entre los puertos del Pacífico mexicano, sino que va más allá al analizar la influencia que tuvieron dichos puertos en el desarrollo de los asentamientos costeros y sus relaciones con otras regiones

<sup>1</sup> Guadalupe Pinzón Ríos, “Historia marítima desde la perspectiva de la historia global y de interconexiones”, en: María del Pilar Martínez López-Cano (coord.), *Enfoques y perspectivas para la historia de Nueva España*, México: Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México, 2022, pp. 204-227.

<sup>2</sup> Karina Busto Ibarra, *Comercio marítimo en los puertos de La Paz y Santa Rosalía, Distrito Sur de la Baja California, 1880-1910*, La Paz: Archivo Histórico Pablo L. Martínez, 2013; “Mazatlán, estructura económica y social de una ciudad portuaria, 1854-1869”, en: Manuel Miño Grijalva (coord.), *Núcleos urbanos mexicanos, siglos XVIII y XIX. Mercado perfiles socio-demográficos y conflictos de autoridad*, México: El Colegio de México, 2006, pp. 273-372; “Acapulco en la segunda mitad del siglo XIX, ¿Estancamiento o desarrollo portuario?”, en: Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera (coords.), *El mar: percepciones, lecturas y contextos. Una mirada cultural a los entornos marítimos*, México: Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2015, pp. 267-288.

del país. En este sentido, ofrece un panorama amplio que permite comprender la conformación de un sistema portuario que se vinculaba no sólo con la región, sino que tuvo un lugar importante en las dinámicas económicas nacionales e internacionales.

La autora toma como punto de partida el año 1848, cuando la famosa “fiebre del oro” en California desencadenó un interés internacional por el desarrollo de rutas interoceánicas que pudieran conectar el Pacífico con las rutas del océano Atlántico. La idea de las riquezas que aguardaban en San Francisco potenció un importante movimiento migratorio que demandó la conformación de varias rutas, tanto marinas como terrestres. Tratándose de una época en que los desplazamientos marítimos podían llegar a ser mucho más eficientes y rápidos que otros medios convencionales como las diligencias, el tránsito en la zona del Pacífico fue cobrando mayor relevancia. El interés perduró hasta las primeras décadas del siglo xx, cuando el desarrollo de nuevos medios y tecnologías de comunicación y transporte superó la eficiencia hasta entonces hegemónica de los transportes marítimos.

La autora sostiene que durante esta etapa el Pacífico mexicano se integró a las dinámicas internacionales, y para abordar el proceso plantea la idea de un eje geohistórico conformado por una red de puertos que comenzaba con el puerto de San Francisco en el norte y terminaba al sur con el puerto de Panamá. El origen de este sistema de puertos es, por supuesto, el interés económico que desató la fiebre del oro y el consecuente florecimiento del puerto de San Francisco, pero su desarrollo fue impulsado principalmente por Estados Unidos, quien sostuvo una persistente intención por delimitar rutas interoceánicas que le permitieran controlar el tráfico marítimo del Pacífico, lo que le otorgaría claras ventajas geopolíticas.

La capacidad adquisitiva de Estados Unidos también fue relevante para la revitalización de las dinámicas marítimas del Pacífico. En gran medida, financió la incorporación de tecnologías más avanzadas, generando un gran impacto en la mejora de los desplazamientos marítimos. La modernización del comercio marítimo tuvo un giro trascendental, pues los viajes se hicieron cada vez más cortos y menos costosos; además, la capacidad de carga de las embarcaciones aumentó significativamente. Esto confluyó con la modernización de las vías de

comunicación y transporte terrestres en el territorio mexicano, sobre todo con la instalación y extensión de las líneas de telégrafo y ferrocarril, que facilitaron los vínculos entre comercio terrestre y marítimo.

Éste es el contexto en que el sistema portuario mexicano se integró a las dinámicas comerciales nacionales e internacionales. El papel de cada uno de los puertos que formaron parte de este proceso es justamente lo que esta obra se empeña en explicar. La primera parte del libro, titulada “La apertura del Pacífico”, destaca la influencia del crecimiento económico mexicano en el avance y la modernización de las redes de comunicación y transporte. Aunque la introducción de diligencias en el territorio mexicano en 1830 precede al apogeo de la ruta San Francisco-Panamá, implica el comienzo de una serie de cambios tecnológicos que se incorporaron según se fueron haciendo necesarios y conforme el país iba experimentando un crecimiento en sus áreas productivas.

El proceso de renovación tecnológica arrancó en la segunda mitad del siglo xix. Se comenzó con la instalación de redes de telégrafo, y la construcción de las primeras líneas de ferrocarril. Más adelante se instaló el cable submarino y se comenzó a utilizar el barco de vapor. Estas tecnologías fueron fundamentales en la reorganización y dinamización del mercado interno. De hecho, para 1880 las redes de telégrafo se extendían casi en todo el país y las redes de transporte, marítimas y terrestres, empezaron a disminuir la falta de comunicación que solía aislar a la zona norte del resto del país.

La definición de rutas ístmicas requirió una importante colaboración entre el gobierno, los comerciantes y las compañías navieras y ferroviarias. De la intensa búsqueda de rutas de desplazamiento interoceánicas surgieron varias opciones. Aunque las rutas que ofrecía el territorio mexicano no fueron las más comunes, existen registros de viajeros que desembarcaron en Golfo y se aventuraron a cruzar por tierra hasta el Pacífico.

No obstante, los tres trayectos más concurridos fueron: la ruta de Cabo de Hornos, que alcanzaba y rodeaba el extremo sur del continente americano; al norte, la ruta que atravesaba el territorio estadounidense de costa a costa; y en Centroamérica, la que conectaba ambos océanos a través del istmo de Panamá. Esta última resultó ser la más exitosa, y se convirtió en el eje comercial

San Francisco-Panamá. Dicha ruta fue sumamente estratégica para Estados Unidos, y de alguna forma consolidó su posición hegemónica en el continente. Las ventajas económicas y militares que se obtuvieron fueron tan importantes que en 1914 se concluyó la construcción del canal de Panamá.

La segunda parte del libro, “El nuevo sistema portuario del Pacífico”, contiene una de las características más destacables de la obra, pues desarrolla la categorización de los puertos según su importancia y funcionalidad dentro del sistema. Es destacable la gran labor de categorización que realizó la autora, pues implicó el análisis y evaluación de múltiples factores económicos, como algunos relacionados con la infraestructura y la influencia comercial de los puertos. También se consideró trascendente considerar su localización, el número de población y el *hinterland* o zona de influencia.

El puerto/nodo San Francisco se destaca como el más importante, pues además de ser el catalizador del sistema contaba con una infraestructura portuaria desarrollada y era el punto de arribo y salida de mercancías y viajeros internacionales. Junto con éste, Mazatlán también se cataloga como nodo/ puerto primario por la gran influencia que tuvo en el territorio mexicano. Panamá, Acapulco y Salina Cruz se definen como nodos/puertos estratégicos; Guaymas, La Paz, Manzanillo y Santa Rosalía como nodos/puertos secundarios y Altata, Bahía Magdalena, Ensenada, Topolobampo, Puerto Ángel, Tonalá y San Benito como puertos de escala.

Esta compleja, pero muy bien lograda labor de categorización, se complementa con otros elementos visuales como tablas, mapas y figuras que permiten una mejor comprensión del funcionamiento del sistema portuario que la autora propone. Además, la explicación extensa y detallada del funcionamiento de los nodos/puertos San Francisco, Mazatlán y Acapulco permite percibir la esencia dinámica del eje San Francisco-Panamá, recordando al lector que la historia no es estática, y que el sistema que la autora sugiere se compone de nodos con complejidades y lógica propias.

La tercera y última parte, titulada “Dinámicas comerciales y navegación”, es resultado de un gran esfuerzo de análisis y síntesis de información. En esta parte se desarrollan con mayor detalle los factores que fueron considerados para la previa categorización de los puertos. Se explica cómo el incremento en el comercio y la navegación marítima en la costa del Pacífico mexicano influyó en el desarrollo de cada uno de los nodos que conformaron el sistema portuario y de los cambios que se generaron en las estructuras socioeconómicas de algunas localidades costeras.

En conclusión, éste es un libro que ofrece una propuesta conceptual y metodológica muy clara y bien lograda para la realización de un análisis detallado y completo de la formación y desarrollo del sistema portuario en la costa del Pacífico mexicano durante el periodo de 1848 a 1927. A través de una investigación geohistórica rigurosa, la autora examina la interconexión entre los puertos, su influencia en los asentamientos costeros y su relación con el contexto regional e internacional, así como algunas de las transformaciones sociales y económicas que acompañaron este proceso.

Merece la pena destacar la amplia labor realizada por Karina Busto al revisar y gestionar una enorme cantidad de información recopilada de distintos tipos de fuentes, como archivos consulares, repositorios digitales, hemerotecas, anuarios, estadísticas, memorias, libros y otros documentos revisados en bibliotecas y archivos de México, Washington D. C. y California. Así mismo, se reconoce que los mapas, gráficas, tablas, fotografías, planos y modelos realizados por la autora complementan perfectamente la comprensión del texto.

Yenny Judith Tiscareño Bermúdez  
*Universidad Autónoma de  
 Baja California Sur, México*  
 ORCID: 0000-0002-3864-9249  
 ytiscareno\_17@alu.uabcs.mx