

Reseña: Mariano A. Bonilian. La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840. Ciudad de México, El Colegio de México, 2019, 446 págs.

Lilia Paola Martínez Meléndez¹
Historiadora, Universidad de Cartagena
Maestra en estudios latinoamericano, UNAM

Recibido: 30 de junio de 2020

Aprobado: 2 de julio de 2020

El libro *La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política 1580-1840*, es un ejercicio que propone colocar a América dentro del relato de la gran historia de globalización mercantil, enfatizando en la discusión que intenta desvirtuar el carácter eurocéntrico de los discursos más tradicionalistas de la *Global History* o *World History*, además de cuestionar los límites metodológicos propios de las historias nacionales, proponiendo entonces una narración que visibiliza el accionar autónomo de las economías americanas y la forma en la que ellas se articularon a los mercados globales durante una primera oleada globalizadora. América en este caso, toma un papel sobresaliente al desdibujar las nociones dicotómicas de centro-periferia, creando formas bipolares o multipolares dentro de una economía global, debido a que el continente jugó un papel fundamental en la aparición de rutas mercantiles de carácter global de manera autónoma y al margen de las decisiones de las metrópolis europeas. Esto le permitió confiriéndole identidad y caracterización a cada una de las formas mercantiles vividas en el Pacífico, nombrado por el autor como el *Lago indiano*, y el Atlántico.

¹ Historiadora, Universidad de Cartagena. Maestra en estudios latinoamericano, UNAM. Correo electrónico: lpmartinezmel@gmail.com

El marco temporal propuesto que abarca desde 1580 hasta 1840, es manejado con la experticia propia de los historiadores de la larga duración, evocando *El Mediterráneo* de Braudel. El autor pone de manifiesto la comunión de las estructuras económicas con sus escenarios geográficos, en este sentido, América tuvo este papel central al estar ubicada en medio de los centros manufactureros y mercados de relevancia. El texto es el resultado de un detallado análisis, proveniente de la experiencia del autor en el estudio de los mercados establecidos en el Pacífico americano. Mariano Bonilian, logra argumentar cómo América fue una pieza fundamental para la estructuración de un sistema mundo y para la aparición de una primera oleada de globalización durante el periodo de dominio europeo, al entrecruzar sus investigaciones previas con la información ya conocida de la *Atlantic History*.

Asumiendo los riesgos de vacíos y las simplificaciones en las que se cae cuando se propone la realización de una investigación macroespacial y de larga duración, el texto intenta identificar los cambios más relevantes que ocurren en el mapa hispanoamericano en el marco de sus dos contextos oceánicos. El objetivo de este libro es justificar las razones de la agonía de los ejes autónomos de las economías americanas en el Pacífico y la emergencia de centros económicos que colocan al mundo atlántico en un escenario de supremacía respecto al escenario económico hispanoamericano y global. El libro, además, se propone llenar los vacíos y límites de la *Atlantic History* y de la *Pacific History* a la hora de explicar el vínculo de la economía hispanoamericana con la globalización temprana y su participación en la gran historia de la globalización.

Bonilian propone que entre 1580 y 1840 el mundo económico del Pacífico y del Atlántico experimentaron el nacimiento, consolidación y caída de cinco ejes económicos transoceánicos con epicentro en América, los cuales en diferentes temporalidades lograron que la economía americana se articulara con las economías asiáticas y europeas de manera autónoma. La descripción de estos ejes la realiza en dos partes claramente identificable, la primera estudia las relaciones mercantiles de las economías americanas en el Pacífico, y la segunda, la consolidación de la global economía atlántica.

El primero de los ejes descritos por el autor es el peruano, el cual lo ubica desde mediados del siglo XVI hasta 1740, con una ruta marcada entre España, Portobelo, Panamá, El Callao y Lima; el motor de este eje fue el excedente de plata producida en las minas de Potosí, y otros excedentes agrarios como el vino, el azogue o el cacao. Los peruleros, nombre dado al grupo de comerciantes peruanos que lograron consolidar mercados autónomos de los productos europeos introducidos desde España a América por medio del sistema de flotas. La producción de excedentes mineros y agrícolas generó capital necesario para que este grupo de comerciantes se conectara con los productos manufacturados de China a través de Filipinas y Acapulco. Este eje mercantil fue a la larga uno de los causantes de la desaparición del sistema de flotas español, que propició la caída de Portobelo y de las ferias en el Caribe como las de Veracruz y Jalapa, dado que los intercambios se hacían directamente en la Ciudad de México, vía Acapulco, y el fortalecimiento de los vínculos comerciales de contrabando en el Caribe a partir del siglo XVIII, todo esto catalizado por el vacío de poder generado por la guerra de Secesión.

Gracias al *boom* minero que experimentó Nueva España durante el siglo XVIII, se desplazó paulatinamente el epicentro mercantil de Perú hasta el virreinato septentrional. En este punto, el autor habla de un segundo eje: el novohispano. Al igual que el eje peruano, va desde mediados del siglo XVI, pero se extiende hasta 1789 y tendrá como centro de operaciones la Ciudad de México, hecho que permitió la conexión del virreinato de la Nueva España con las economías del Pacífico americano, Asia y Europa a través de la flota de Veracruz y el galeón de Manila. Estos dos ejes interactuaron creando una economía autónoma, al margen de los intereses peninsulares y haciendo del Pacífico el “lago español” que en una mejor interpretación sería el “lago americano”, dada la autonomía de acción que tenían las autoridades y las élites criollas a la hora de interactuar mercantilmente desde los puertos americanos con otros puntos del planeta.

Antes de que la economía atlántica moderna, América fue un eje de intercambios mercantiles en el Pacífico. La aparición de sujetos dedicados al intercambio de excedentes fue uno de los motivos por los cuales los movimientos económicos entre los entes territoriales de cara al pacífico experimentarían una suerte de autonomía económica respecto a la metrópoli y adquirieron un carácter propio. La privilegiada posición geoespacial de América, le permitió convertirse en el

centro de los intercambios mercantiles de la globalización temprana y la Ciudad de México fue el centro administrativo y económico de este mundo iberoamericano.

El eje de Cabo de Hornos, el tercero descrito por el autor, lo define como una de las rutas que conectaba una parte importante del comercio global entre 1750 y 1850. Este eje trazó una ruta mercantil desde Europa hasta China atravesando el Atlántico, lo que permitió la consolidación de la economía atlántica, dado que conectó los mercados del Atlántico norte hasta la Patagonia, teniendo como puntos de intercambio, Estados Unidos, Buenos Aires y Cabo de Hornos. Al atravesar el estrecho austral del continente, se dejaba de lado las relaciones mercantiles en el Caribe, no obstante no fue lo suficientemente contundente para minimizar el papel que el estrecho panameño tuvo a partir del siglo XIX.

Para el siglo XIX, Panamá tomará el lugar central que antes ocupaba la Ciudad de México, luego de la apertura de su canal fue el epicentro de los intercambios comerciales transoceánicos, permitiendo de esta manera la articulación total de una economía globalizada, fue la bisagra de los dos últimos ejes descritos, por un lado, uno anclado en la circulación de bienes en el Caribe, el septentrión novohispano y las potencias en ese momento de Atlántico norte, Gran Bretaña y Estados Unidos. Y, por otro lado, el último eje, que amplió los márgenes geográficos y selló la consolidación de una economía global, pues conectaba a China con el occidente europeo a través del istmo. Con la apertura de Panamá, los antiguos protagonistas de la economía pacífica comenzaron a decaer y con ellos el papel central de las élites de América en dichos intercambios, se condensó la atlantización del Pacífico, o sea, la preponderancia de las economías europeas y norteamericana en los intercambios comerciales globales y la consolidación de una globalización unipolar occidental.

Una de las hipótesis del texto radica en que carácter identitario de las relaciones comerciales que se consolidaron el Pacífico al margen de la metrópoli, se desplazó con el tiempo hacia el Atlántico con la declaratoria del comercio libre de los borbones. La pacificación del Atlántico se dará luego de que la Corona española decretara el comercio libre, lo que le permitió a las colonias americanas trato directo con la península y otras potencias europeas, haciendo que los autónomos intercambios en el lago indiano perdieran fuerza en contraprestación de la solidificación de la economía atlántica.

De la mano de la historia comparada, los estudios de historia global cobran cada vez más fuerza, dado que permiten articular visiones particulares a escenarios más amplios, complejos y diversos. Contribuyen al engranaje y reconstrucción del pasado, a su vez que permiten la visualización de fenómenos similares en otros puntos geográficos o temporales. Este libro es entonces un aporte desde la historiografía hispanoamericana a los relatos de la *Big History*.