

EL PUERTO DE ACAPULCO DESPUES DEL ULTIMO GALEON DEL PACIFICO

Eduardo Miranda Arrieta

Varias obras han dado a conocer acerca de la importancia histórica y comercial del puerto de Acapulco durante la etapa de dominación colonial en México.¹ Poco se sabe sobre las condiciones que prevalecieron en el puerto después de la suspensión del tráfico del galeón del Pacífico que transportaba productos entre Acapulco y el puerto de Manila. El abandono de este comercio aconteció a partir del año de 1815 debido a la difícil situación que originaron los conflictos de la lucha por la independencia. El presente trabajo recoge la inquietud de estudiar a Acapulco a partir de este proceso, en que empieza a vivir un continuo y longevo estancamiento. Esto, en contraste de su condición de privilegio que durante 250 años de vida colonial ostentó en el Pacífico.

Después de la conquista de México en 1521, los españoles emprendieron los primeros intentos para explorar y conquistar la mar del Sur. Varias expediciones que realizaron terminaron en verdaderas catastrofes por no haber encontrado el llamado tornaviaje, es decir, el itinerario para el regreso de la naves que iban al oriente. Luego de varios intentos, la ruta fue

1. De las más recientes se encuentran: Fernando Benítez, et.al. *El galeón del Pacífico. Acapulco-Manila. 1565-1815*. México, Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, 1992; y Virginia González Claverán. *Malaspina en Acapulco*, Madrid, Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, 1989, 217 pp.

descubierta en el año de 1565 por Andres Urdaneta; con ello, se hizo posible la conquista de las Filipinas y coronó “el sueño centenario de llegar al oriente navegando por el occidente”.²

Desde entonces, Acapulco conservó la exclusividad en el intercambio comercial con aquellas colonias. Al paso de los años, este privilegio habría de consolidarse aún más, pues a decir de algunos viajeros, Acapulco era el mejor puerto del Océano Pacífico y uno de los mejores del mundo.³ Lo rodeaba una naturaleza privilegiada, con tierras muy fértiles y abundancia de maderas preciosas. Era seguro, cómodo, accesible y reunía todas las ventajas deseadas para fondear en él.⁴

El contacto humano y comercial con el oriente se llevó a cabo mediante el establecimiento de una línea marítima que recibió varios nombres: nao de China, nao o galeón de Filipinas, nao o galeón de Manila, nao o galeón de Acapulco o simplemente galeón del Pacífico. Dicho intercambio, que perduró a lo largo de tres siglos de dominación española, colocó a Acapulco como el segundo puerto de importancia de la Nueva España.

Así, desde el puerto de Manila llegaron a Acapulco productos de la China, India, Japón y otros países del oriente. El grueso de los cargamentos que el galeón anualmente ingresaba a Acapulco se distribuían, vendían y consumían en la Nueva España y Guatemala.⁵ Muy pocas mercancías se trasladaban a Veracruz para ser embarcadas en la flota con destino a la metrópoli.⁶

Con el arribo del galeón a Acapulco se daba celebración a una de las ferias comerciales más importantes de la Nueva España. Comerciantes de la capital, de Puebla y Valladolid acudían a comprar toda clase de mercancías. Se podían adquirir objetos suntuarios, obras de marfil, piezas de orfebrería, biombos, lacas, muebles, porcelanas finas, delicadas tasitas para el té,

2. Benitez, Fernando, et.al. *Op.Cit.*, pp. 8-9.

3. González Claverán, Virginia. *Op.Cit.*, p. 118.

4. Yuste, Carmen. “El galeón en la economía colonial”, en: Fernando Benitez, et.al. *Op.Cit.*, p. 101. Es importante señalar, que Acapulco llegó a contar con un buen astillero donde se podían reparar embarcaciones.

5. Generalmente la capacidad de carga de los galeones era de 1200 a 1500 toneladas.

6. Yuste, Carmen. “El galeón en...” *Op.Cit.*, p. 111.

colchas, quimonos, sedas, telas de Bombay, muselinas, medias de China, botones, tinta de Cantón, medicinas, especias como el clavo y la canela, entre otros artículos.⁷ Las transacciones eran en verdad considerables, pues se afirma que gran parte de la riqueza y poder de los comerciantes de la ciudad de México tuvo su origen en la empresa comercial del galeón de Acapulco. Por lo regular estos comerciantes no participaban personalmente en la compra de mercancías durante la celebración de la feria. Los negocios los realizaban a través de los encomenderos comisionistas que bajaban al puerto con las consignaciones y caudales de todos los almaceneros que tuvieran interés en el tráfico traspacífico.⁸ A su vez, en el galeón viajaban desde las islas Filipinas un número reducido de comerciantes, consignatarios de toda la carga, “representaban los intereses de quienes habían embarcado efectos en Manila”. A los comerciantes mexicanos no les gustaba negociar a menudeo o surtimiento en Acapulco, “pues el expendio de los géneros sueltos era en todo caso un quehacer del comercio local”. La mayor parte de las transacciones se hacía sin abrir los bultos o fardos.⁹ Cabe señalar, que al puerto también llegaban caminos menores, desde distintos lugares del bajío y de Oaxaca, que facilitaban la concurrencia de otros comerciantes novohispanos.¹⁰

Con el galeón del Pacífico, Acapulco se transformó en el eje de todas las actividades económicas y comerciales de la región. Debido a la gran demanda de alimentos requeridos por la población flotante desembarcada, y por la que llegaba de los alrededores y del interior de la colonia, se llevaban de Tixtla, Chilapa y otras poblaciones vecinas muchos productos alimenti-

7. Tanto en Acapulco como en las Filipinas se pasaban por alto las regulaciones comerciales de la corona. Regularmente las mercancías transportadas sobrepasaban lo que oficialmente estaba permitido.

8. Entre los comerciantes más destacados que tuvieron gran interés en el comercio traspacífico podemos mencionar a Francisco Ignacio de Yraeta. Su notable participación en las ferias de Acapulco se dio entre los años 1769 a 1797. “Puede decirse que fue un comprador consistente y rutinario de los efectos que el galeón filipino introducía a la Nueva España”. Para mayor información consúltese a Carmen Yuste. “Francisco Ignacio de Yraeta y el comercio traspacífico”, en: *La compañía de comercio de Francisco Ignacio de Yraeta (1767-1797)*. Cinco ensayos, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1985, pp. 268-300.

9. *Ibid.* p. 279.

10. González Claverán, Virginia. *Op.Cit.*, p. 112; y Carmen Yuste “El Galeón en...” *Op.Cit.*, pp. 101 y 111.

cios y se llenaba el puerto de recuas para la carga y transporte de mercancías. Durante la feria (que debió durar entre 2 o 3 meses),¹¹ llegaban 268 o más reses destinadas al sacrificio y salados; 167 cerdos; 57 cargas de frijol; 172 botijas de manteca; 756 arrobas de arroz; 732 cargas de harina; 346 cargas de azúcar; 460 cargas de panocha; 3792 fanegas de maíz; 820 arrobas de queso; 144 cargas de ocote para alumbrar las actividades nocturnas; y, 345 cargas de plátano.¹²

A Acapulco también acudían embarcaciones provenientes de América del Sur. El comercio con aquellas colonias cobró suma importancia durante el siglo XVIII. Sin embargo, siempre tuvieron obstáculo para el tráfico lo largo y difícil de la navegación, en la que tenían que luchar contra las calmas, las corrientes y los vientos desfavorables. De todas formas, llegaban a Acapulco cobre, aceite y un poco de vino de Chile, pequeña cantidad de azúcar y quina del Perú, y principalmente cacao de Guayaquil que se destinaba para el consumo interior de la Nueva España.¹³ Una corta cantidad de este último producto también se embarcaba en el galeón de Manila en su viaje de retorno.

De los artículos que salían de Acapulco hacia Manila, la plata representaba entre el 96 y 99 por ciento de los registros en el conjunto de los embarques.¹⁴ Para el año de 1804 se estimaba que la cantidad de metales preciosos exportados a Filipinas, incluso la que iba fuera de registro, ascendía en un año común, a un millón a veces a un millón y trescientos mil pesos. Regularmente el número de pasajeros era considerable y en ocasiones aún mayor debido a las misiones de frailes que España y México enviaban a Filipinas.¹⁵ Cabe señalar, que en el galeón se cargaban otros productos de la tierra; los cuales, en su mayor parte eran destinados como víveres y pertrechos necesarios para la tripulación de la nao. Embarcaban azúcar, tabaco, sombreros de palma, chocolate, café, purga de Jalapa, jergas,

11. El galeón se hacía a la vela desde Manila a mediados de julio y principios de agosto. El trayecto a Acapulco se realizaba en 3 o 4 meses. El retorno se verificaba entre febrero y marzo.

12. González Claverón, Virginia. *Op.Cit.*, p. 110.

13. Humboldt, Alejandro de. *Observaciones sobre el puerto de Acapulco hechos en 1804*, México, Gobierno del Estado del Guerrero, 1987, p. 17.

14. Yuste, Carmen. "El galeón de..." *Op.Cit.*, p. 104.

15. Humboldt, Alejandro de. *Op.Cit.*, p. 24.

sarapes, zacate, petates, azufre, cueros y pieles, cera, henequén, cereales, panes, harina, aguardiente, aceites de oliva, ajonjolí, cecina, tocinos, cebo, brea, alquitrán, jarcias, candelas y otras muchas cosas venidas de España por Veracruz.¹⁶

Ahora bien, aunque el valor de los géneros que llevaba el galeón no debería exceder de quinientos mil pesos, muchas veces este ascendía -según un viajero de la expedición Malaspina- a un valor de tres y medio millones de pesos.¹⁷ Las comunidades eclesiásticas eran, después de los comerciantes de Manila, quienes tomaban la mayor parte de aquel comercio lucrativo.¹⁸

La exclusividad de Acapulco como el único puerto de recepción del galeón de Manila difícilmente podía disputárselo otros puertos. La cercanía con la capital del virreinato, los caminos de acceso, la participación de los pueblos circunvecinos en las actividades comerciales y de abastecimiento, y la enorme seguridad natural que le caracterizaba, le daban las suficientes ventajas para mantener la supremacía en el Pacífico.

Este régimen de monopolio comercial se mantuvo sin variación alguna a lo largo de la colonia y por lo común los viajes fueron completos y exitosos. Hacia finales del siglo XVIII, sin embargo, se hizo notar que el comercio con el oriente decayó de manera significativa, al grado de que la nao de China llegaba a Acapulco “una cada tres y hasta cinco años”. Esto se atribuía al hecho de que ya habían empezado a circular en Nueva España “géneros” europeos a precios muy accesibles.¹⁹ La franca y abierta competencia por el mercado mexicano entre los negociantes del galeón del Pacífico y los monopolistas andaluces que entraban por Veracruz fue uno de los aspectos notables del comercio colonial.²⁰ De todas maneras, mientras no dejó de venir

16. Illades, Carlos y Martha Ortega. *Guerrero textos de su historia*, México, Gobierno del Estado de Guerrero, I.I.J.M.L.M., 1989, Tomo I, p. 75.

17. González Claverán, Virginia. *Op.Cit.*, p. 114.

18. Humboldt, Alejandro de. *Op.Cit.*, p. 23.

19. González Claverán, Virginia. *Op.Cit.*, p. 112. La ausencia inesperada de un galeón provocaba un alza generalizada en los precios de los efectos y su lógica escasez, con lo cual se trastornaba de lleno la actividad de un comerciante dedicado a las mercaderías asiáticas. Estos imprevistos favorecieron en ocasiones las actividades mercantiles de los grandes almaceneros. Carmen Yuste. “Francisco Ignacio de...” *Op.Cit.*, p. 278.

20. Yuste, Carmen. “El galeón en ...” *Op.Cit.*, p. 111.

el galeón, la actividad comercial del puerto de Acapulco siguió siendo de suma importancia.

A partir de 1811, el tradicional comercio entre Acapulco y las Filipinas enfrentó un imprevisto que sería definitivo: la guerra de independencia. José María Morelos fue encomendado por el bachiller Miguel Hidalgo para combatir en la región del sur, y la captura del puerto de Acapulco fue uno de sus principales objetivos. En diciembre de ese año, el galeón *Magallanes*, arribó al puerto y no pudo hacer descarga de sus mercancías debido a la efervescencia del movimiento insurgente en la región. El conflicto militar impidió llevar a cabo la feria del comercio; y en septiembre de 1813 la corona española suprimió el tráfico de la nao. En 1815, zarpó el último galeón del Pacífico rumbo a Filipinas y al año siguiente Fernando VII ratificó en definitiva la suspensión del tráfico. No obstante, se consigna que hasta el año de 1821, en que se consumó la independencia, San Blas y Acapulco recibieron todavía algunas mercancías provenientes de las islas Filipinas.

Al proclamarse la independencia, inicia en México un período caracterizado por el estancamiento económico general, producto de la inestabilidad política y de los tremendos gastos militares que se destinaban para apasiguar los conflictos. Se contempla un proceso de fragmentación del país en multitud de regiones que por su aislamiento provocaron el “surgimiento de nuevos corredores de circulación de mercancías que no tenían cabida dentro del antiguo centro comercial monopolista”.²¹ Es decir, que ciudades como México, Guadalajara y Acapulco dejaron de ser los principales centros de privilegio, al generarse nuevas regiones económicas con intereses políticos particulares, que empezaron a modificar el viejo diseño espacial del territorio.²²

Al reconocerse las fracciones políticas regionales de los grupos de poder económico, empiezan a tomarse acciones propias sin depender mucho del centro. Dicha actitud, en algunos lugares fue fructífera, mientras que en otras, como en el sur del país, las profundas contradicciones de la oligarquía regional, y las repercusiones de los conflictos de la escena nacional sofocaron

21. Moreno Toscano, Alejandra y Enrique Florescano. *El sector externo y la organización espacial y regional de México (1521-1910)*, Puebla, U.A.P., 1977, p. 42.

22. *Idem*.

todos los intentos de recuperación de las actividades económicas y comerciales.

Acapulco fue uno de los espacios más perjudicados por las crisis políticas. A pesar de que para los gobiernos de la época los puertos fueron de suma importancia, pues de ellos provenían más del 60 por ciento de los ingresos de la federación,²³ la mayoría sufrió repetidas y alternadamente ocupaciones, cierres y clausuras de parte de los diversos gobiernos que se sucedían ya fueran “conservadores” o “liberales”.²⁴ El puerto, siempre fue considerado como un punto de estrategia militar entre las fuerzas en contienda. Y, podemos decir, que fue de los que más se afectó.

Asimismo, debemos hacer mención que en Acapulco no sólo los problemas políticos nacionales afectaron su débil economía. También influyeron las continuas sublevaciones que hubo entre 1842 y 1894 al interior de las regiones del sur de parte de pueblos campesinos contra las autoridades y los grandes propietarios. Regularmente estos movimientos se diseñaban sobre objetivos muy claros: “Tierra y reducción de impuestos”.²⁵ Muchos de estos alzamientos tomaron el carácter de rebelión.

Como consecuencia de esta complejidad, muchos puertos menores fueron naturalmente beneficiados. Se abrieron al comercio de altura y empezaron a jugar un papel menos secundario en las actividades comerciales del Pacífico. Dicha situación, preocupó, en su momento, a los viejos caudillos y propietarios del sur como Nicolás Bravo quien, junto con Juan Alvarez, conservaban intereses económicos y políticos en la región. Ambos personajes habían participado en la lucha por la independencia, y concluida ésta, llegaron adquirir fuerza suficiente para tomar decisiones sobre las localidades del sur. Con respecto a Acapulco, en el año de 1844 Bravo comunicó a Alvarez acerca de la importancia de pacificar la región y que los pueblos se mantuvieran en calma, “pues había un proyecto del gobierno de cerrar todos los puertos y dejar Acapulco como único puerto abierto al extranjero”.²⁶

23. Bolio Oses, Jorge y José Rafael Ramírez Inzunza. *Colima planificación centralista y crisis local*, México, F.C.E., 1988, p. 29.

24. Moreno Toscano, Alejandra y Enrique Florescano. *Op.Cit.*, p. 37.

25. Reina, Leticia. *Las rebeliones campesinas en México (1819-1906)*, México, Siglo XXI, 1980, p. 97.

26. *Ibid.* p. 107.

Empero, los conflictos en general no mermaron en lo absoluto. En el año de 1846, por ejemplo, Acapulco se “cerró a todo comercio por hallarse sustraído a la obediencia del gobierno, debiendo quedar abierto luego que cesase la revolución, en virtud a la facultad que concedió al gobierno el artículo 1º de la ley de 22 de febrero de 1832”.²⁷ Naturalmente, Alvarez se mostró como principal conciliador y pacificador de los campesinos en la región; pero también se valió de estos movimientos para conseguir un viejo y rebatido proyecto: la erección del Estado de Guerrero en 1849.

Desde luego, Alvarez tenía amplio conocimiento de las condiciones de aislamiento en que se encontraba el puerto de Acapulco. En 1842 había participado y apoyado la construcción de una carretera por el antiguo camino Real. Sin embargo, esta iniciativa habría de fracasar a largo plazo; las revoluciones que respaldaron el plan de Ayutla, y que dio fin a la dictadura de Santa-Anna, tuvieron su origen en las regiones del sur al ser promovidas por el propio Juan Alvarez. En Acapulco Santa-Anna se enfrentó personalmente con cinco mil soldados a los insurrectos y fue vencido.²⁸

Así es que, siendo en el sur los focos de rebelión difícilmente podrían dar frutos cualquier iniciativa de fomento económico, y lógicamente el puerto de Acapulco habría de seguir en sus mismas o peores condiciones.

Ante eso, otros puertos como los de Manzanillo, San Blas y Mazatlán, aunque también atravesaron por problemas de cierres y clausuras derivados de la difícil situación en el país, cobraron mayor dinamismo en su economía y su comercio en el Pacífico. Hacia principios de la segunda mitad del siglo XIX, con los descubrimientos de los placeres de oro en California, y el crecimiento económico de la región costera occidental de Estados Unidos, se creó una fuerte demanda de productos alimenticios. De acuerdo a la información recabada de la aduana de San Francisco, entre 1849 y 1853 hubo un tráfico intenso del litoral mexicano a San Francisco; en su mayor parte, las mercancías registradas legalmente procedían del área de San Blas-Tepic (59%), en segundo lugar de Mazatlán (39%) y el resto de Manzanillo,

27. Orozco y Berra, Manuel. *Apendice al diccionario universal de historia y de geografía. Colección de artículos relativos a la República mexicana*, México, Imprenta de J.M. Andrade y F. Escalante, 1855, tomo I, XIII obra, p. 30.

28. Labarthe R. María de la Cruz. *La provincia de Zacatula. Historia social y económica*. (Tesis), México, Escuela Nacional de Antropología e Historia, 1969, p. 240.

Guaymas, Acapulco y la Paz. La mayor parte de los navíos que entonces llegaban de México habían partido de San Blas y Mazatlán.²⁹

A partir de 1853, Mazatlán se convirtió en el principal puerto de la ruta a y desde San Francisco desplazando de este predominio a San Blas. Un cuadro muy ilustrativo que expone los totales del movimiento naviero de San Francisco a México entre 1853 y 1875 nos muestra que Mazatlán ocupó el primer lugar, seguido por Guaymas y Manzanillo en segundo y tercero respectivamente. San Blas saltó hasta la cuarta posición y el puerto de Acapulco ocupó el sexto lugar de un total de 13 puertos consignados.³⁰

Por lo que se refiere al puerto de Acapulco, sabemos ya de algunas razones que lo afectaron, pero hubo otros motivos que influyeron para que el puerto conservara una condición menos reconocida en el tráfico comercial del Pacífico. Ciertamente que, con motivo del descubrimiento de los placeres de oro en la Alta California, se abrieron grandes esperanzas de progreso en el puerto. Se decía que por sus condiciones naturales estaba llamado para disfrutar ampliamente los beneficios del tráfico. Desde luego, en los primeros años de grandes envíos (1849-1851), hubo momentos de mayor concurrencia en el puerto cuando arribaron tanto los vapores de San Francisco como algunos buques de vela, los cuales “proporcionaban una circulación cuantiosa”. En repetidas veces llegaron a reunirse más de mil viajeros que permanecían dos o tres días. Sin embargo, esta dinámica duró poco tiempo, pues para 1856, sólo fondeaban en Acapulco cuatro embarcaciones periódicas que conducían la “Mala del Pacífico”, es decir, el correo. Permanecían sólo tres horas para proveerse de carbón, agua y víveres; y los pasajeros apenas si tenían tiempo para bajar a tierra.³¹ Naturalmente, estos buques también hacían algunos consumos que consistían principalmente en reses, cerdos, guajolotes, huevos, frijol, arroz, tomates, cebolla, vainilla, azúcar, etc., con un valor que se calculaba en 22,000 pesos. Las frutas frescas que

29. Herrera, Ines. “Comercio y comerciantes de la costa del Pacífico mexicano a mediados del siglo XIX”, en: *Historias 20*, México, I.N.A.H., 1988, p. 130.

30. *Ibid.* p. 132.

31. Toro M.M. del, et.al. “Noticias estadísticas del distrito de Acapulco de Tabares perteneciente al Estado de Guerrero”, en: *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, México, Imprenta de A. Boix, 1859, tomo VII, p. 417. El carbón que de Acapulco se despachó a los vapores, en este año sumaron 4,948 toneladas.

se remitían a San Francisco en los mismos buques, y que representaban una gran demanda, se calculaba su compra en 24,000 pesos.³² Según noticias de la época este bajo consumo no correspondía a la capacidad de compra de los vapores, sino que las mismas regiones circunvecinas a Acapulco no podían cubrir las demandas requeridas. Se hacía notar que “con escepción de las reses y cerdos casi nunca se ha podido llenar los pedidos”; se consideraba que fácilmente un 50% más de productos podrían ser adquiridos.³³ Como bien lo expresa el mismo documento de donde se recoge esta información, se carecía de “una dedicación tal cual se requiere”; y se desconocía “el espíritu de empresa en la clase agrícola”.³⁴

Como se puede constatar, no había una estructura productiva fincada en la agricultura comercial de exportación, sino que gran parte de la producción estaba dirigida para el autoconsumo, o bien para un comercio local y regional.³⁵ Por otra parte, el antiguo corredor mercantil conocido como camino Real se encontraba, como la mayor parte de los caminos, en condiciones muy ruinosas, cuyo tránsito era dificultoso hasta para las mismas bestias de carga. De tal forma que, los fletes eran muy crecidos imposibilitando la circulación de mercancías del interior del país y otros puntos del estado de Guerrero hacia Acapulco, y viceversa.

En resumen, al habilitarse los puertos de San Blas, Mazatlán, Guaymas y la Paz al comercio extranjero, Acapulco volvió “al estado de aislamiento que era consiguiente, por que sus poblaciones inmediatas no podían dar el consumo que las de aquellos puertos. En los nuevos puertos habilitados se establecieron casas respetables que trayendo directamente sus ricos carga-

32. Para aquellos años eran muy solicitadas también las conchas y los caracoles que abundaban en las playas guerrerenses, “lo mismo que los ramos de graciosas flores, cuya hábil industria les hace muy recomendables a las señoritas de Acapulco que se han dedicado a componerlas imitando a las naturales”. M.M. del Toro, et.al. “*Op.Cit.*” p. 409.

33. *Ibid.* p. 417.

34. *Ibid.* p. 418. Al parecer lo que si llegó a exportarse en mayor proporción fue la madera de Brasil y la concha de perla.

35. Podemos señalar, por ejemplo, que un gran número de habitantes del distrito de Acapulco se dedicaban a la agricultura; pero, la mayoría no hacían uso del arado y lo único que utilizaban para trabajar era el machete, la hacha, “una estaca para sembrar los frutos y una tarecua para limpiar y beneficiar la tierra”. *Ibid.* p. 411.

mentos desde las fábricas, no sólo surtían su población, sino que les alcanzaba para mandar y vender en Acapulco”.³⁶

Cuando Porfirio Díaz llegó al poder, mediante el uso de las armas, las quejas sobre las condiciones del puerto de Acapulco llegaron a ocupar los buzones de la correspondencia del gobierno federal. Antonio Pintos, un comerciante de Guatemala, mediante una carta hacía notar que el comercio en general en el estado de Guerrero estaba en completa ruina, al grado que en el puerto no había más que dos casas comerciales de diez que se habían establecido una década atrás; y las que quedaban, sus operaciones estaban sumamente reducidas. Comentaba que “desde hace tiempo que no se presentaba un marchante para comprar cien pesos al contado. Y los compradores a crédito se han arruinado, o han pretextado estarlo, a consecuencia de la guerra, y esto ha hecho perder a este comercio sumas cuantiosas”.³⁷

Pese a que la orientación de la política porfiriana estaba dirigida a favorecer el desarrollo económico en todo el país, fue desde esos momentos en que la marginación de Acapulco se hizo más manifiesta. Mucho tuvo que ver para ésto, la construcción de la red ferrocarrilera, cuyo diseño estuvo lejos de lograr el deseado sueño de “integrar al país con la frontera norte y hacer de él el centro de tránsito de mercancías entre Europa y Asia”. Si así hubiera sido, Acapulco habría quedado como uno de los puertos del Pacífico de mayor importancia comercial de la época. Ciertamente, hubo innumerables propuestas para comunicarlo mediante un ferrocarril con Veracruz, pero el tendido real de las vías se inclinó más a la vinculación del país con la potencia del norte y el mercado mundial que estas representaba, que a buscar una integración más equilibrada de las regiones del país.³⁸

Así, mientras las principales ciudades del centro, las ciudades de la frontera norte y Veracruz fueron realmente beneficiadas con las rutas ferroviarias, inmensas regiones del sur y de la costa del Pacífico (caso concreto Acapulco), quedaron alejadas y al margen de la dinámica económica

36. *Ibid.* p. 416.

37. *Archivo del General Porfirio Díaz. Memorias y documentos*, Prólogo y notas de Alberto María Carreño, México, Editorial Elelde, 1955, tomo XXIV, p. 166.

38. Moreno Toscano, Alejandra y Enrique Florescano. *Op.Cit.*, p. 57.

que experimentaron las anteriores regiones. El diseño de la construcción ferroviaria estuvo dirigida más a satisfacer los requerimientos externos, que a las necesidades propias de la nación.³⁹

Naturalmente, las particularidades regionales también influyeron en el aislamiento y estancamiento del puerto de Acapulco. Mucho tuvieron que ver los desordenes internos de la política local provocados por grupos de poder que buscaban el control del estado, y las rebeliones de los pueblos campesinos, que perduraron prácticamente a lo largo del régimen porfirista.⁴⁰ Los conflictos y los desordenes fue el mal endémico de la sociedad guerrerense e indudablemente obstáculos de los cambios. El telégrafo que se empezó a construir en el año de 1870 rumbo a Acapulco, fue suspendido en varias ocasiones a causa de los conflictos armados; asimismo, algunos empresarios mineros que habían fijado su interés en la región se retiraron a otros lugares del país de mayor tranquilidad.

Desde luego, los personajes que ocuparon la gubernatura, mostraron sus simpatías por las políticas liberales emprendidas por el gobierno central. Diego Alvarez, que gobernó de 1881 a 1885, apoyó e inició la construcción de un ferrocarril de Acapulco a la ciudad de México, pero sin grandes resultados. Posteriormente, otros gobernadores como Francisco O. Arce y Antonio Mercenario emprendieron algunas obras materiales en el puerto y siguieron fomentando la construcción del ferrocarril.

Fue hasta el período que va de 1894 a 1910 en que se perciben menos problemas en la entidad guerrerense. En Acapulco se habían establecido varias casas comerciales. Destacaban Alzuyeta Hermanos, Fernández y Ca. B., Uruñeta Constantino, que trabajaba en sociedad y llegaron a controlar el comercio en el puerto. Contaban con almacenes y bodegas que les permitía determinar los precios de los productos; eran dueñas de varias embarcaciones

39. *Ibid.* p. 60

40. Los conflictos por el control del estado fueron protagonizados en un principio por Diego Alvarez y Vicente Jiménez. Estas desavenencias provocaron la intervención del gobierno central, el cual utilizó la maniobra de colocar gobernadores forasteros para atenuar los conflictos; sin embargo estos nunca dejaron de existir. Acerca de las rebeliones campesinas, se registraron a lo largo del porfiriato aproximadamente 16 levantamientos. Para profundizar más en estos temas consúltese: Ian Jacobs. *La revolución mexicana en Guerrero. Una revuelta de los rancheros*, México, Era, 1990; Jaime Salazar Adame. *Movimientos Populares durante el porfiriato en el Estado de Guerrero. 1886-1893*, México, U.A.G. 1983.

que hacían servicio de cabotaje; y destacaban como propietarios del transporte por recuas de mulas. El resto de las casas comerciales trabajaban como “aliados menores del triple consorcio”.⁴¹

No tenemos datos para calcular, en términos de porcentaje, el alcance comercial del puerto de Acapulco para estos años; lo que si podemos decir es que, ya se habían iniciado intercambios con los Estados Unidos de Norteamérica y otras regiones y puertos de la costa del Pacífico. Al parecer las transacciones no fueron muy altas, sobre todo en lo que se refiere a las exportaciones. La desventaja de Acapulco con otros puertos seguía siendo categórico. La falta de integración con el resto del país, hizo imposible el intercambio con otras plazas. Mercancías que se expendían en la ciudad de México sólo pudieron llegar a Acapulco por vía Manzanillo cuando este puerto activó su comercio con la llegada del ferrocarril. El radio de acción comercial del puerto de Acapulco, difícilmente debió rebasar la ciudad de Chilpancingo. Algunos historiadores afirman que, los comerciantes que ostentaban el monopolio de las actividades económicas, se negaron e impidieron en distintas ocasiones la construcción del camino carretero entre Acapulco y la ciudad de México.⁴² Quizá prefirieron mantener, sin ninguna alteración, el control del mercado regional, evitando la competencia con el centro del país.

Con el ministro de hacienda José Ives Limantour, la política del gobierno federal fue más incisiva en buscar por medio de un ferrocarril, la comunicación de Acapulco. Esta iniciativa estaba dirigida a controlar mejor los subsidios a favor de las líneas que fueran importantes para la nación. Entre las que se consideraban dentro de esta necesidad, se encontraba una que comunicara la ciudad de México y un puerto en el estado de Guerrero, naturalmente siempre se contempló Acapulco. Empero, los trabajos fracasaron, y solamente se construyó una vía desde México hasta orillas del río Balsas en la zona norte de Guerrero. Aunque en las postrimerías del porfiriato

41. Vizcaino, Rogelio y Paco Ignacio Taibo II. *El socialismo en un sólo puerto (Acapulco 1919-1923)*, México, Extemporaneos, 1983, p. 19.

42. *Ibid.* p. 17.

una empresa norteamericana llamada Mexican Pacific Company insistió en dicha construcción los trabajos no pudieron sostenerse debido a la inseguridad que causó la revolución mexicana de 1910. Esta compañía, al igual que otras, había llegado a las costas de Guerrero con la finalidad de emprender varios negocios. Buscaron invertir en tierras, industrias, minas y en la explotación de los bosques. Algunas, evidentemente lo lograron.

Por otro lado, el proyecto de construcción de la carretera a Acapulco logró tener mayor éxito en los últimos años de la dictadura porfirista. En 1910 se realizó la inauguración hasta Chilpancingo y se pensaba dar continuación hasta Acapulco, pero debido a los problemas de la revolución los trabajos se suspendieron temporalmente, y la terminación de la carretera sólo pudo ser hasta el año de 1927.

Como epílogo podemos decir, que el privilegio comercial que ostentó el puerto de Acapulco en los tiempos virreinales nunca más lo logró recuperar. Finalmente su destino sería otro.