

El Camino Real México-Acapulco en el siglo XIX

Eduardo Miranda Arrieta

Introducción

Junto a los estudios históricos de carácter político que se han realizado sobre el siglo XIX mexicano, han aparecido también novedosas producciones referentes a asuntos económicos. Entre los temas que se han abordado sobresalen los relativos a las comunicaciones como un problema que enfrentó el país para emprender su desarrollo económico. Varios trabajos hacen notar que la falta de medios de comunicación y transporte, en distintas regiones del país, frenó el intercambio productivo y obstaculizó el comercio con el exterior. Por ello, creemos oportuno ocuparnos en este trabajo de los proyectos y obras del Camino Real México-Acapulco que, siendo uno de los circuitos comerciales más importantes desde la época colonial, dejó de serlo después de consumada la Independencia de México.

El Camino Real de 1821 a 1870

La primera mitad del siglo XIX mexicano estuvo signada por un proceso de inestabilidad política que afectó, en gran medida, la economía del país. Después de la guerra de Independencia, que puso fin al período virreinal, los esfuerzos por impulsar las actividades productivas tropezaron por las constantes luchas internas entre diversos grupos de poder, interesados en instaurar un tipo de gobierno federal o centralista. A esta crisis se sumó el ascenso del ejército que se

convirtió en fuerza decisoria de las distintas contiendas políticas.

México había heredado de la Colonia múltiples limitaciones para emprender su crecimiento económico. Entre los elementos más importantes que se oponían al desarrollo productivo destacaban la carencia de medios de comunicación y transporte. Y es que, muchos de los recursos captados por el gobierno colonial, que podían haber sido útiles para emprender obras portuarias, ampliación y mejoramiento de caminos fueron enviados a España para cubrir las necesidades de la Corona. Esta situación colocó al país en gran desventaja comparado con las economías industriales de Europa Occidental.¹

Entre 1821 y 1870, las comunicaciones en territorio mexicano no encontraron grandes modificaciones en relación a la etapa colonial. Por el contrario, muchos de los antiguos circuitos comerciales integrados en la parte central del país se convirtieron, con el tiempo, en caminos casi intransitables. Sobresalían por su importancia comercial desde la época virreinal los caminos que partían de Veracruz a la ciudad de México y de ésta al puerto de Acapulco, en el sur del país.

Por lo que corresponde al Camino Real México-Acapulco, éste sufrió frecuentes alteraciones y abandono en su tráfico comercial. Si bien antes del movimiento de Independencia fue ampliamente concurrido por comerciantes que llegaban al puerto para adquirir artículos provenientes de la India y China, así como productos primarios de América del Sur que se destinaban a los mercados de la ciudad de México, La Habana y las Islas Filipinas,² esta actividad desapareció casi por completo después de la guerra de Independencia, inaugurándose, como consecuencia, un proceso de desarticulación entre el puerto de Acapulco y el centro del país que duró prácticamente hasta ya entrado el siglo XX.

Después de la consumación de la Independencia, el tráfico mercantil por el Camino Real disminuyó debido, en gran parte, al desmoronamiento comercial de Acapulco. El puerto no pudo rehacer su comercio ya que se vió afectado por las crisis políticas que prevalecieron en el país hasta 1867. Como punto estratégico sufrió repetidas ocupaciones, cierres y clausuras por los grupos en el poder.³ Por

1. Coatsworth, John H. *Los orígenes del atraso. Nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*. México, Alianza Editorial Mexicana, 1990, p. 55.

2. Las mercancías provenientes de China y la India llegaban en la embarcación conocida con el nombre de Galeón de Manila. Los artículos que desembarcaban eran: muselinas, telas pintadas, camisas, seda, platería, especias y aromas. Mientras que las producciones traídas de América del Sur las conformaban: cobre, aceite, vino, azúcar, quina y cacao. Alejandro de Humboldt. *Observaciones sobre el puerto de Acapulco. Hechos en 1804*. México, Gobierno del Estado de Guerrero, 1987, p. 17.

otra parte, problemas internos regionales contribuyeron también para que Acapulco mantuviera una posición secundaria comparado con los otros puertos mexicanos. Hasta la década de 1870, las zonas circunvecinas a Acapulco fueron escenario de luchas internas y rebeliones campesinas que mantuvieron a la región prácticamente aislada y fuera del control de los gobiernos del centro. A raíz de esta situación, algunos grupos de la oligarquía sureña propusieron y lograron en 1849 la creación del Estado de Guerrero. La joven entidad abarcó un litoral de casi 500 kilómetros, teniendo como punto principal el puerto de Acapulco. En el futuro, la suerte de Acapulco y de gran parte del Camino Real habrían de depender también de la administración del gobierno local.

Sin embargo, las condiciones prevalecientes en Acapulco no cambiaron en muchos años. Esto hizo que se desarrollaran otros puertos menores en el Pacífico que habrían de competirle comercialmente quitándole en definitiva, el monopolio que ostentó durante la Colonia. “Habiéndose habilitado para el comercio extranjero los puertos de San Blas, Mazatlán, Guaymas y La Paz en el Pacífico volvió Acapulco al estado de aislamiento que era consiguiente, porque sus poblaciones inmediatas no podían dar el consumo de las de aquellos puertos”.⁴

En efecto, los escasos productos que se exportaban por Acapulco se extraían solamente de las regiones cercanas al puerto. Por los años de 1855 y 1856 se remitieron frutas frescas a San Francisco por la cantidad de 24,000 pesos; además, se despacharon pequeñas remesas de vainilla. Para 1859, se notificaba que sólo tocaban el puerto, periódicamente, cuatro líneas de vapores, que permanecían seis horas para proveerse de carbón, agua y víveres. Los consumos hechos por dichos buques consistían en ganado, frijol, arroz, maíz, verduras y frutas con un valor que se calculaba en 22,000 pesos.⁵ Estas cifras comparadas con lo que se exportaba por Manzanillo y Mazatlán eran muy inferiores.⁶ De las importaciones poco se conoce pero al parecer fueron insignificantes. En pocas palabras, el comercio de Acapulco quedó reducido a la dinámica económica regional. Los propietarios del interior del país, no lograron exportar por este puerto ya que les resultaba costoso transportar sus producciones. El Camino Real México-Acapulco, único conducto que lo comunicaba, se volvió difícil y azaroso en su trayecto. La inseguridad, a

3. 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. 29.

4. “Noticias estadísticas del Distrito de Acapulco de Tabares pertenecientes al Estado de Guerrero”, *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, Tomo VII, México, Imprenta Boix, 1959, p. 416.

5. *Ibid.*, p. 417.

6. Herrera Canales, Inés. *El comercio exterior de México, 1821-1875*. México, El Colegio de México, 1977, p. 120.

causa del bandolerismo, fue también uno de los problemas que prevalecieron en esta época.⁷

Así pues, aunque la integración política de la región del sur fue un hecho consumado con la erección del Estado de Guerrero en 1849, comercial y territorialmente esto estuvo lejos de serlo. El Camino Real México-Acapulco, que debía su vida a la actividad mercantil que se desarrollaba en Acapulco, fue en constante deterioro hasta convertirse, con el tiempo, en un mal camino de herradura. En los años posteriores a 1840, se hicieron grandes esfuerzos para tratar de rehabilitarlo. Los sectores regionales con intereses económicos en el área fueron los más interesados, sobre todo, luego de que la vida comercial del Pacífico encontró mayor actividad debido a la demanda de productos primarios que generaron los descubrimientos de oro en California.⁸

Entre 1842 y 1870 surgieron no menos de cuatro propuestas para llevar a cabo la apertura de una carretera por este camino. Algunos propietarios del sur del Estado de Guerrero, así como varios hacendados de Cuernavaca, recibieron permiso del gobierno central para la ejecución de este tipo de obras. El interés de estos grupos era encontrar la salida al océano Pacífico para exportar sus producciones. En 1842, se formó la primera empresa representada por Bernardino Villanueva, Nicolás Bravo y Juan Alvarez. De acuerdo al decreto expedido por el presidente Antonio López de Santa Anna, se les concedió abrir un camino carretero de nueve a diez varas de ancho, con posibilidades de extenderlo desde Acapulco por la Costa Chica y Grande, hasta internarse en el departamento de Oaxaca y Michoacán. Para auxiliar estos trabajos contemplaron establecer tres presidios donde los viciosos, vagos y delincuentes pagarían sus condenas. La custodia de los presos se haría con tropas cuya manutención y sueldos correrían por cuenta del gobierno, por la aduana marítima de Acapulco.⁹

Para tal efecto, fueron reunidas 21 acciones a razón de 5,000 pesos cada una, y se decretó que el pago de avería del comercio extranjero de las aduanas de los puertos de Veracruz y Tampico se destinarían para la construcción

7. Illades, Carlos y Martha Ortega. *Guerrero una historia compartida*. México, Gobierno del Estado/Instituto de Investigaciones "Dr. José María Luis Mora", 1989, p. 68.

8. Herrera Canales, Inés. *Op.Cit.*, p. 130.

9. *Colección de los decretos relativos a la apertura del camino de Acapulco*. México, El Libro Mexicano, 1950, p. 2.

de este camino. La empresa estaba obligada a terminar la obra en doce años, y a construir dos puentes en los ríos Mezcala y Papagayo; tendría derecho a cobrar peajes durante sesenta años, y podía tomar los terrenos que necesitara, indemnizando a los propietarios.¹⁰ Según se refiere, los trabajos dieron inicio al poco tiempo de expedido el decreto, y al parecer mantuvieron pocas interrupciones hasta el año de 1854 en que se suspendieron.¹¹

En 1857, surgió otra propuesta para continuar las obras de este camino. El secretario de Fomento M. Siliceo firmó un contrato con hacendados de Cuernavaca, que deseosos de encontrar un punto en el litoral del Pacífico para exportar sus productos, proyectaron de nueva cuenta la construcción del camino en los siguientes términos: “Los hacendados se comprometían a abrir el camino en cinco años, el gobierno les concedía el camino que ya estaba hecho y el producto de los peajes”.¹² De este último contrato se atacó principalmente la recomposición y continuación de la vieja carretera de Cuernavaca a Amacuzac, para luego continuar por el Estado de Guerrero hasta Acapulco. Sin embargo, los trabajos volvieron a abandonarse. El clima de hostilidad que dominaba en el país hizo imposible la continuación.

Posteriormente, en los primeros años de la década de 1870, a instancias del Ejecutivo, el Ministerio de Fomento dispuso nuevamente se recompusiera este camino al que se llamó Camino Nacional. Se colocaron varias cuadrillas para que trabajaran en la compostura y construcción de varios tramos, principalmente entre Iguala y Cuernavaca. Pero otra vez los avances no lograron trascender; en esta ocasión los problemas que se presentaron fueron más de índole político y social que de tipo financiero. Según datos de la época, las obras habrían seguido si las “revoluciones”¹³ no hubiesen hecho que se entorpecieran los trabajos e impedido la construcción para que quedara expedido el Camino Nacional hasta Acapulco.¹⁴

10. *Ibid.*, pp. 2-6.

11. Peña, Moisés T. de la. *Guerrero Económico*. Chilpancingo, Gobierno del Estado, 1949, p. 522.

12. Landazuri Benítez, Giselda y Verónica Vázquez Mantecón. *Azúcar y Estado (1750-1880)*. México, FCE, SEMIP, 1988, p. 195.

13. Después de la República Restaurada, la región del sur (Guerrero) continuó siendo lugar de pugnas políticas entre personajes que deseaban mantener el gobierno local. Diego Alvarez y Vicente Jiménez protagonizaron continuos enfrentamientos armados. El camino se vio concurrido por los ejércitos de ambas partes, y en una de las operaciones, por ejemplo, destruyeron la pequeña embarcación (chalán) que servía para el paso del río Balsas.

14. Arce O., Francisco. *Memoria presentada a la H. Legislatura del Estado de Guerrero*. Chilpancingo, Imprenta del Gobierno del Estado, 1872, p. 17.

Durante el porfiriato

Para 1877, primer año de gobierno porfirista, el camino se encontraba de la siguiente manera: de 511.224 kilómetros que había de distancia entre México y Acapulco, sólo 39.042 eran transitables para vehículos. El resto (472.825), nada más servían para el paso de animales de carga.¹⁵

En general, era un camino con muchos tramos en línea recta, pero también existían lugares encajonados y estrechos “que si la desgracia hace que el viajero se encuentre con otro que venga en dirección opuesta, no sabe cómo pasar, pues hay veces que a un lado del camino se presenta un voladero y por el otro un acantilado, en cuyo caso necesita apearse de la cabalgadura y hacerla retroceder como mejor sea posible, para que así pueda pasar el otro”.¹⁶ El trayecto se complicaba aún más por el paso de tres ríos caudalosos: el Amacuzac, el Balsas y el Papagayo. Las partes de camino más afectadas y de difícil tránsito eran los 328 kilómetros que correspondían al Estado de Guerrero.

En el primer período de gobierno de Porfirio Díaz se autorizaron nuevos recursos para emprender la continuación de los caminos carreteros en el país, pero éstos se vieron disminuidos “debido a la atención y canalización de fondos para el desarrollo de los ferrocarriles”.¹⁷ En efecto, la preferencia por el transporte ferroviario redujo, en gran medida, el interés por reconstruir los caminos que en la Colonia fueron importantes.

Con Díaz, la orientación en materia de comunicación cambió sustancialmente. Sobre todo, a partir de la década de 1880 en que se incrementó el número de concesiones a favor de los ferrocarriles, incluyendo las dos principales líneas que comunicaron la ciudad de México con la frontera norte. El gobierno atrajo suficiente capital privado -principalmente norteamericano- para emprender la construcción ferroviaria; con esta política buscaron dinamizar la economía mexicana. La vinculación estrecha con la nación industrial del norte originó una demanda intensa de recursos naturales que en el país eran abundantes. El sistema

15. Coatsworth, John H. *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*. México, Ediciones Era, 1984, p. 27.

16. Laguerene, Teodoro Luis. “Informe sobre la Sierra de Guerrero”, en Francisco O. Arce. *Memoria presentada al X Congreso Constitucional del Estado de Guerrero*. Chilpancingo, Imprenta del Gobierno del Estado, 1888, p. 86.

17. Coatsworth, John H. *El impacto...*, p. 27.

ferroviario empezó a construirse buscando fundamentalmente las zonas productoras más importantes de México.

En vista del poco éxito que había tenido la reconstrucción del Camino Real, los sectores sociales guerrerenses económicamente activos coincidieron con la política gubernamental, en cuanto a dar impulso al desarrollo de los ferrocarriles. Con respecto a Acapulco, en un principio existió la disyuntiva entre continuar el camino carretero o construir el ferrocarril. A pesar de que hubo interés por los dos proyectos, la vía férrea cobró importancia porque era la innovación de la época, y porque en ella se involucraba al capital extranjero. Se pensaba que sólo así se haría posible la comunicación con el mejor puerto del Pacífico.¹⁸

Aunque los proyectos ferrocarrileros para comunicar el puerto de Acapulco se venían dando desde principios de mitad de siglo, no fue sino hasta finales de la década de 1880 y primeros años de la siguiente en que aparecieron las concesiones más importantes. El panorama general que dominaba era lograr una comunicación interoceánica, es decir, unir el Atlántico con el Pacífico a través de los puertos de Veracruz y Acapulco. Esta propuesta se acentuó aún más, después de haberse construido en 1873 el ferrocarril de Veracruz a la ciudad de México.

La primera iniciativa real para construir una línea férrea hasta Acapulco estuvo a cargo de la compañía del Ferrocarril Interoceánico. Empresa que, con aportaciones del capital inglés, inició los primeros reconocimientos para definir el trazo que debía tomar la línea. En buena parte, el estudio contempló un recorrido paralelo al Camino Real. Pero, los trabajos de construcción de la vía no llegaron muy lejos. Sólo se construyó el tramo entre Veracruz, Puebla y el Estado de Morelos. La empresa no quiso continuar la línea argumentando las dificultades que representaba atravesar la Sierra de Guerrero.¹⁹

Una segunda propuesta para comunicar Acapulco mediante un ferrocarril surgió en los primeros años de la década de 1890. El gobierno federal otorgó concesión a J. H. Hampson representante de la compañía que se denominó Ferrocarril México-Cuernavaca-Pacífico. El trazo que se proponía contemplaba

18. Laguerene, Teodoro Luis. *Op.Cit.*, p. 87. En la década de 1880, el gobierno de Guerrero mandó hacer varios reconocimientos sobre el Camino Real. Uno de ellos lo realizó Aurelio Almazán. El principal propósito de este estudio fue levantar el trazo de una carretera que se pudiera adaptar en el futuro al establecimiento de un ferrocarril. Aurelio Almazán. "Informe de 1880", *Memoria del Gobierno del Estado de Guerrero*. Año de 1888.

19. *Periódico Oficial*, Año XIV, Núm. 49, Chilpancingo, Guerrero, 15 de enero de 1890, p. 1.

seguir el antiguo circuito comercial que existía entre México-Acapulco, pasando por Cuernavaca, Iguala, Chilpancingo, hasta llegar al importante puerto del Pacífico, es decir, por todo el Camino Real.²⁰ Este proyecto entusiasmó a las autoridades del Estado de Guerrero, pues se incluía la comunicación de Chilpancingo, su capital.

Para entonces, la ciudad de México ya se comunicaba mediante vías férreas con varias regiones del país, la frontera norte y el Golfo de México. El propósito de la compañía México-Cuernavaca-Pacífico era comunicar las ricas comarcas de los estados de Morelos y Guerrero cuyos recursos agrícolas eran abundantes. Por ello, el proyecto incluía construir ramales dirigidos a las principales haciendas azucareras.²¹ La empresa trabajó con aportaciones inglesas y norteamericanas. En menos de diez años consiguió construir un total de 292.2 kilómetros de vía desde la ciudad de México hasta orillas del río Balsas de la entidad guerrerense.

A pesar de que el proyecto de este ferrocarril estipulaba la construcción de la vía rumbo a Chilpancingo, la actitud de la compañía cambió poco antes de llegar al Balsas. La empresa había solicitado ante la Secretaría de Fomento cambiar la ruta, y en lugar de seguir por Chilpancingo como estaba estipulado en el contrato de concesión pedían continuar en dirección del río Cocula, cruzar el río Balsas en un punto inmediato a la confluencia de los dos ríos y seguir el curso del segundo hasta el punto que fuera conveniente desviarse a Acapulco.²²

La postura de los empresarios era muy clara, pues aparte de tratar de evitar el paso sobre la Sierra Madre, pretendían obtener por esta nueva ruta una línea verdaderamente comercial, igual o superior a la que se tomara rumbo a Chilpancingo. Estimaban que se podía explotar la riqueza minera y agrícola de uno y otro lado del río Balsas, que sólo requerían para desarrollarse “la facilidad y la economía de los transportes”.²³

Aunque la compañía del ferrocarril sólo logró construir la vía hasta el Balsas (1900), quedó de manifiesto la firme intención de los inversionistas extranjeros de comunicar las regiones productivas más importantes donde pudieran explotar y hacer suyas las riquezas naturales. Además, geográficamente, seguir el cauce del

20. Archivo General de la Nación (AGN), SCOP, Ferrocarriles, 120/16. 1, ff. 2-3.

21. AGN. SCOP, Ferrocarriles, 120/16.1, f. 1.

22. AGN. SCOP, 120/57-1.

23. AGN. SCOP, 120/57-1.

río Balsas les resultaba menos complicado que continuar la ruta del Camino Real por Chilpancingo.

Pero los trabajos fueron suspendidos en 1902 por falta de recursos financieros. Aunque la compañía traspasó la concesión, la vía construida, dependencias y accesorios a la empresa del Ferrocarril Central Mexicano, que se comprometió a seguir los trabajos, éstos definitivamente ya no continuaron. Hasta nuestros días el servicio ferroviario de esta línea sólo se realizó entre México, Cuernavaca, Iguala y Balsas.

Al quedar suspendidas las obras de construcción del ferrocarril, y al haberse conocido la determinación de la compañía de cambiar la ruta, los trabajos en torno al Camino Real volvieron a tomar importancia. Una vez que se contaba con la vía férrea hasta Iguala, el gobierno de Guerrero buscó la manera de unir esta ciudad con la capital del estado mediante “una buena carretera”. Para finales del siglo XIX, el camino había tenido algunas mejoras: se recompusieron y aumentaron algunos tramos y se mandó construir un puente colgante de fierro para el paso del río Balsas, en el que se invirtió la cantidad de 17,000 pesos.

Sin embargo, este presupuesto fue mínimo en comparación con las necesidades reales para la reconstrucción de todo el tramo. Fue hasta 1908 cuando por disposición del presidente de la República y del gobierno de Guerrero, se comenzó formalmente la construcción de la carretera entre Iguala y Chilpancingo. El gobierno federal aportó fuertes subvenciones y como fuerza de trabajo se ocupó a los presidiarios del Estado de Guerrero. El contratista de la obra era un ciudadano de Armenia llamado J. Harrootian y los trabajos de la carretera se realizaron bajo la dirección del ingeniero Arturo Alvarado. Algunos viajeros consignan que se estaba construyendo un gran camino casi llano, superando pendientes antes insuperables para los vehículos, reforzando por escarpas, cortinas y muros en los lugares menos resistentes y construyendo puentes de piedra para pasar sobre los torrentes.²⁴

Para finales del año de 1909 casi estaba terminada la carretera hasta Chilpancingo y se anunciaba que pronto continuaría hasta Acapulco. Finalmente, el primero de mayo de 1910 se celebró con gran pompa la inauguración de este tramo y, para dichos festejos fue invitado el presidente Díaz.

La culminación de este tramo carretero por el Camino Real, abrió la

24. Dollero, Adolfo. *México al día. Impresiones y notas de viaje*. Paris-México, Librería de la viuda de C. Bouret, 1911, p. 590.

posibilidad de una mayor integración comercial de Chilpancingo y regiones circunvecinas con la ciudad de Iguala. Esta última se había convertido, desde la llegada del ferrocarril, en el punto comercial más importante de la zona debido a su vinculación con la ciudad de México. Aunque el proyecto carretero estaba pensado continuara hasta Acapulco, esto ya no pudo suceder. A los pocos meses estalló la Revolución y una inmensa zona de Guerrero quedó al margen del desarrollo económico nacional.

Aspectos del concepto de Región Histórica

Enrique V. Sánchez

El concepto de Región Histórica es un concepto que surge de la necesidad de tener un instrumento de análisis que permita comprender el desarrollo histórico de un territorio. Este concepto se refiere a un espacio geográfico que ha experimentado un proceso de transformación histórica que lo ha convertido en una entidad con características propias. Este concepto se refiere a un espacio geográfico que ha experimentado un proceso de transformación histórica que lo ha convertido en una entidad con características propias.

Por otro lado, también es importante considerar que el concepto de Región Histórica no debe ser confundido con el concepto de Región Administrativa. Mientras que la Región Administrativa es un espacio geográfico que ha sido delimitado por el poder público para fines de gestión, la Región Histórica es un espacio geográfico que ha sido delimitado por el tiempo y el espacio.

En conclusión, el concepto de Región Histórica es un instrumento de análisis que permite comprender el desarrollo histórico de un territorio. Este concepto se refiere a un espacio geográfico que ha experimentado un proceso de transformación histórica que lo ha convertido en una entidad con características propias.