



Karina Busto Ibarra

“Acapulco en la segunda mitad del siglo XIX.  
¿Estancamiento o desarrollo portuario?”

p. 267-288

*El mar: percepciones, lectura y contextos  
Una mirada cultural a los entornos  
marítimos*

Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera  
(coordinadoras)

México

Universidad Nacional Autónoma de México,  
Instituto de Investigaciones Históricas/  
Instituto Nacional de Antropología e Historia

2015

412 p.

Cuadros, ilustraciones y gráficas

(Serie Historia General, 31)

ISBN UNAM: 978-607-02-6484-9

ISBN INAH: 978-607-484-652-2

Formato: PDF

Publicado: 23 de mayo de 2016

Disponible en:

[http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/  
/el\\_mar/percepciones.html](http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/el_mar/percepciones.html)

DR © 2016, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510, México, Ciudad de México

## ACAPULCO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX. ¿ESTANCAMIENTO O DESARROLLO PORTUARIO?

KARINA BUSTO IBARRA<sup>1</sup>  
University of California Davis  
Hemispheric Institute on the Americas

### *Introducción*

Acapulco es uno de los puertos más antiguos de la costa del Pacífico mexicano. Sus orígenes datan del siglo XVI, cuando los españoles decidieron establecer un sitio en el Mar del Sur que les permitiera comerciar con el sureste asiático. Con el descubrimiento de la ruta del tornaviaje en 1565, que consistía en guiarse por las corrientes marinas adecuadas para navegar de regreso al continente americano, se estableció de manera definitiva el derrotero del llamado galeón de Manila entre las islas Filipinas y la Nueva España.

Durante un largo periodo Acapulco fungió como el único puerto legalmente autorizado por la corona española para realizar transacciones mercantiles en el Pacífico, y como tal ha sido ampliamente estudiado por diversos autores.<sup>2</sup> Dada la importancia que tuvo en la época colonial, ha prevalecido la idea generalizada de que des-

<sup>1</sup> Agradezco a Guadalupe Pinzón y a Flor Trejo su invitación a participar en este proyecto de estudios sobre cultura marítima en México.

<sup>2</sup> Carmen Yuste López, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Departamento de Investigaciones Científicas, 1984; Edgar Pavía Guzmán, "Era de los Borbón (1700-1821)", en *Historia general de Guerrero. Dominio español*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia/Gobierno del Estado de Guerrero, 1998, v. II, p. 235-365; Ostwald Sales Colín, *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*, México, Plaza y Valdés, 2000; William Lytle Schurz, *The Manila Galleon*, Nueva York York, E. P. Dutton, 1959; María Fernanda García de los Arcos, "El comercio Manila-Acapulco: un intento de estado de la cuestión", en Carmen Yuste (coord.), *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997, p.165-180; Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus*

pués de su esplendor en aquel periodo, Acapulco experimentó una fase de estancamiento y que sólo se recuperó hasta las primeras décadas del siglo XX, cuando se terminó la construcción de la carretera México-Acapulco y se fortaleció la actividad turística,<sup>3</sup> pero, ¿decaió Acapulco totalmente después de la visita regular del galeón de Manila?

A lo largo de esta investigación se detectó que durante el siglo XIX el puerto y sus habitantes no se encontraban en una paralización irremediable. Por el contrario, aunque es posible que se haya experimentado cierto declive durante algunos años, existe evidencia de que ya para 1825 entraban y salían embarcaciones de otros países,<sup>4</sup> lo cual indica la reactivación del movimiento marítimo.

En la década de 1830 diversos barcos balleneros, generalmente estadounidenses, se dedicaban a la pesca de ballena a lo largo de toda la costa del Pacífico, incluidas las bahías de Petacalco y Zihuatanejo, cercanas a Acapulco.<sup>5</sup> Entre los navegantes era bien conocido que este último puerto era un sitio seguro y abrigado, que además contaba con agua y provisiones, donde podían parar a abastecerse.

*políticas defensivas, 1713-1789*, México, UNAM/Instituto de Investigaciones Históricas/ Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2011.

<sup>3</sup> Vito Alessio Robles, *Acapulco, Saltillo y Monterrey en la historia y en la leyenda*, México, Porrúa, 1978; Araceli Ibarra Bellón, *El comercio y el poder en México, 1821-1864. La lucha por las fuentes financieras entre el estado central y las regiones*, México, Fondo de Cultura Económica/Universidad de Guadalajara, 1998; Francisco López Cámara, *La estructura económica y social de México*, México, Siglo XXI, 1982; David F. Marley, *Historic cities of the Americas. An illustrated encyclopedia*, 2 v., Santa Barbara, California, ABC/Clio, 2005; Stephen R. Niblo y Diane M. Niblo, "Acapulco in dreams and reality", *Mexican Studies/ Estudios Mexicanos*, v. 24, n. 1, 2008, p.31-51; Eduardo Miranda Arrieta, *Economía y comunicaciones en el estado de Guerrero, 1870-1910*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 1992. Miranda menciona que "durante el porfiriato [Acapulco] no alcanzó ni en mínima parte la importancia que mantuvo en la época colonial. [...] la desarticulación económica y comercial de Acapulco con el interior del país prevaleció durante el periodo", p. 95.

<sup>4</sup> Por ejemplo, entre 1825 y 1828 se registró la llegada de 33 embarcaciones pequeñas de distintas nacionalidades, entre ellas algunas de origen inglés, sardo, colombiano, mexicano, peruano y chileno, procedentes de o con destino a Guayaquil, Calcuta, Cantón, San Carlos, Callao, Valparaíso y Europa. Inés Herrera Canales, *Estadística del comercio exterior de México (1821-1875)*, México, Secretaría de Educación Pública, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1980, p. 238-241.

<sup>5</sup> Lorenzo Liquidiano, M. del Toro y Manuel de la Barrera, "Noticia estadística del Distrito de Tabares perteneciente al estado de Guerrero", *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, v. VII, 1859, [p. 407-438], p.437.

Hacia mediados de siglo, en 1848, la fiebre del oro de California favoreció la creación de la ruta de San Francisco a Panamá, fortalecida con la introducción de barcos de vapor que fomentaron la rapidez en la comunicación marítima. Lo anterior estimuló la formación de un sistema de navegación en el Pacífico, al cual los puertos mexicanos se integraron rápidamente.<sup>6</sup> Acapulco pronto se convirtió en una escala obligada para las embarcaciones que realizaban la larga travesía entre aquellos puntos y, a partir de entonces, experimentó una nueva fase en su devenir histórico. Explicar las características de la dinámica portuaria de Acapulco a partir de aquel momento es el objetivo de este trabajo. Para ello, en las siguientes páginas se analizarán el papel del puerto durante los años de la fiebre del oro, algunos rasgos de su comercio exterior e interior, así como su *hinterland* y su espacio urbano.

#### *Acapulco durante los años de la fiebre del oro californiana*

Uno de los efectos más importantes de la fiebre del oro californiana para los puertos del Pacífico fue la inauguración de la ruta entre San Francisco y Panamá en 1849, ocurrida unos meses después de que se esparciera oficialmente la noticia del hallazgo de placeres auríferos en California. En enero de ese año el primer vapor de la compañía naviera Pacific Mail Steamship Company (PMSC) llegó a Panamá, con lo cual dio inicio la comunicación entre ésta y San Francisco. El fin primordial de la empresa era satisfacer la demanda de cientos de migrantes que buscaban trasladarse a la recién descubierta región del oro. Esto significaba que los pasajeros provenientes de diversas partes del mundo podrían viajar de los puertos del Atlántico a los del Pacífico, a través del istmo de Panamá, evitando así la tradicional y prolongada travesía por el Cabo de Hornos<sup>7</sup> (véase mapa 1).

<sup>6</sup> La propuesta de la aparición de un sistema de navegación en el Pacífico, a raíz de la fiebre del oro californiana, ha sido ampliamente expuesta en una investigación previa. Véase Karina Busto Ibarra, *El espacio del Pacífico mexicano: puertos, rutas, navegación y redes comerciales, 1848-1927*, tesis de doctorado en Historia, El Colegio de México, 2008, p. 146-179.

<sup>7</sup> Un análisis sobre las rutas marítimas y terrestres que utilizaron los viajeros durante los años de la fiebre del oro puede encontrarse en Karina Busto Ibarra, *El espacio del Pacífico...*, p. 84-109.

### MAPA 1 RUTA DE NAVEGACIÓN EN EL PACÍFICO



Fuente: Elaboración propia a partir de John Haskell Kemble, *The Panama route, 1848-1869*, Columbia, University of South Carolina, 1990.

Los vapores de la PMSC, y más adelante los de otras empresas navieras, hacían escala en puertos mexicanos durante su recorrido. Esto propició un paulatino desarrollo de poblaciones costeras y la formación de lo que he denominado el sistema de navegación del Pacífico, en el cual participaron puertos mexicanos y extranjeros, mismos que tuvieron distintas funciones y características. En el caso de Acapulco ha sido posible distinguir que se trataba de un nodo

estratégico, cuya función respondió más a su localización geográfica que a su relevancia comercial,<sup>8</sup> pues además de ser una bahía segura contaba con lo necesario para auxiliar embarcaciones: agua, alimentos y combustible.

El paso de vapores de la PMSC y de veleros de distintas nacionalidades que hacían escala en Acapulco generó una nueva dinámica al interior del puerto. Las actividades relacionadas con el movimiento marítimo y comercial se convirtieron en las principales ocupaciones de los habitantes y sus alrededores. Una nota de 1850 del periódico *El Siglo Diez y Nueve* mencionaba que cada vapor dejaba en Acapulco de 4 000 a 5 000 pesos, y que los pobladores entregaban a los buques terneras, carneros, gallinas, huevo y azúcar para su consumo.<sup>9</sup>

Por otro lado, en los primeros años de la fiebre del oro de California era común que varias embarcaciones se encontraran al mismo tiempo en Acapulco. En 1852 William Perkins observó cinco grandes barcos procedentes de San Francisco o de Panamá anclados en la bahía, con un total de 4 000 hombres que visitaron el puerto el mismo día.<sup>10</sup> Si bien es cierto que un número tal de pasajeros en un día debió ser poco común, esto da una idea del movimiento marítimo en el puerto. En las décadas posteriores, cuando había cesado el flujo intensivo de buscadores de oro, el promedio de individuos a bordo de los vapores era de 200 a 400, además de los visitantes en veleros y barcos de guerra.

El paso de pocos o muchos viajeros y buques, en escala por unas horas o por unos días, demandaba servicios de todo tipo, desde el abastecimiento de agua y combustible hasta la oferta de alimentos, bebidas y hospedaje para las personas que desembarcaban en el puerto. Hombres, mujeres y niños, habitantes de Acapulco

<sup>8</sup> Para una clasificación de los puertos del sistema de navegación en primarios, estratégicos, secundarios y de escala, considerando diversos factores, véase Karina Busto Ibarra, *El espacio del Pacífico...*, p. 68.

<sup>9</sup> *El Siglo Diez y Nueve*, México, 18 de junio de 1850.

<sup>10</sup> Perkins se refería al *Golden Gate* procedente de Panamá, con 1 150 pasajeros; el *Independence*, de San Juan, Nicaragua, con 730; el *New Orleans*, de San Francisco, con 450; el *Columbus*, de San Francisco, con 450; y el *Winfield Scott*, con 800; al final el autor exclamaba: “¡casi cuatro mil hombres hambrientos de fruta en la orilla de este pequeño lugar en un solo día!”. El paso de William Perkins por Acapulco, a bordo del *Winfield Scott*, fue el 28 de abril de 1852. Dale L. Morgan y James R. Scobie (ed), *Three years in California. William Perkins' journal on life at Sonora, 1849-1852*, Berkeley, University of California Press, 1964, p. 360.

y de pueblos cercanos, participaban en las actividades mercantiles y de asistencia relacionadas directamente con el trajín de la entrada y salida de barcos.

En el puerto existía mano de obra adecuada para aquellas faenas: cargadores de lancha y de playa, prácticos, carpinteros<sup>11</sup> y guardianes, todos ellos involucrados en el arribo de los buques y en los quehaceres de carga y descarga.<sup>12</sup> En estas labores intervenían también agentes aduanales, cónsules, encargados de la salubridad, comerciantes, representantes de oficinas de correos y arrieros o muleros. Había, además, un grupo de gente dedicada al transporte de mercancías y pasajeros entre la playa y los barcos que generalmente anclaban en la bahía, a un kilómetro y medio de distancia. En pequeños botes se acercaban los nativos a los grandes vapores a ofrecer el traslado al puerto a cambio de un pago. En estos mismos botes los acapulqueños llevaban a los barcos diversos productos de la localidad para su venta a los transeúntes, entre ellos, frutas —naranjas, cocos, limones, plátanos—, huevos, pan, leche, conchas, curiosidades, y cualquier cosa que pudiera venderse como pollos, pericos y changos como mascotas.<sup>13</sup>

Los viajeros que decidían desembarcar para conocer el puerto lo hacían mientras los vapores cargaban el combustible y las provisiones. Se entretenían paseando por las calles, visitando la catedral, el fuerte de San Diego,<sup>14</sup> comprando frutas, bebidas y comida en el

<sup>11</sup> Aunque a mediados del siglo XIX no existía ningún astillero en Acapulco, sí era posible realizar reparaciones a los buques, para lo cual se empleaban carpinteros, generalmente mexicanos, quienes ganaban de 1 a 5 dólares por día. National Archives Microfilm Publications, Washington (en adelante NAMP). *Despatches from the United States Consuls in Acapulco*, mf. 143, rollo 1, v. 2, exp. s/n, Acapulco, 23 de febrero de 1854, Informe de Charles L. Denman al Secretario de Estado.

<sup>12</sup> Del Toro afirmaba que en el año de 1856 la PMSC ocupó 4 132 hombres en el despacho de los vapores, con más de 1 440 peones empleados en hacer la aguada —provisión de agua dulce—. Lorenzo Liquidiano, M. del Toro y Manuel de la Barrera, “Noticia estadística...”, p. 417.

<sup>13</sup> Robert F. Greeley, “Scenes in Acapulco”, *Appletons’ Journal of Literature, Science and Art*, v. VI, n. 129, 1871, p. 324-327.

<sup>14</sup> El castillo de San Diego fue una fortificación construida en 1617 para la defensa de Acapulco y las costas del Mar del Sur. En 1776 sufrió fuertes daños tras un terremoto en el puerto, por lo que fue necesaria su reconstrucción. Véase José Antonio Calderón Quijano, *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1953, p. 223-246; Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos...*, p. 138-146.

mercado. Para aquellos que permanecían en el barco había siempre una diversión —desde su punto de vista—: lanzaban monedas al mar, en espera de que un niño acapulqueño se sumergiera en el agua y la recuperara antes de que ésta cayera al fondo. Entonces podían conservar la moneda y cuantas más aventaran las personas desde el buque.<sup>15</sup>

Aparte de los servicios de tipo inmediato para los viajeros que visitaban el puerto brevemente, existieron sitios donde se ofrecía hospedaje. Uno de ellos era el hotel Estados Unidos, propiedad del cónsul de ese país, localizado cerca de la plaza y construido en un solo piso de piedra que, en opinión de los visitantes, era un “hospedaje miserable”.<sup>16</sup> También existía el hotel Francés, silencioso y ubicado en un lugar tranquilo donde se pagaba \$1.50 por día.<sup>17</sup> Algunas personas se ocupaban de hospedar viajeros o de ofrecerles alimentos en sus propias casas.<sup>18</sup>

Por otra parte, un hecho que favoreció la función de Acapulco como punto estratégico en la navegación internacional fue el establecimiento de un depósito de carbón. En una fecha tan temprana como mayo de 1849, la PMSC decidió enviar 2 000 o 3 000 toneladas de carbón para satisfacer la demanda de combustible de sus buques.<sup>19</sup>

Los cargamentos de carbón generalmente llegaban al puerto en veleros procedentes de la costa este de Estados Unidos, ya fuera de Nueva York, Filadelfia o Boston, enviados al Pacífico por la ruta de Cabo de Hornos. También se obtenía carbón de lugares distantes

<sup>15</sup> Diversos viajeros escribieron sobre esta práctica, entre ellos Robert F. Greeley, “Scenes in Acapulco...”, p. 326; D. B. Bates, *Incidents on land and water, or four years on the Pacific coast. Being a narrative of the burning of the ships Nonantum, Humayoon, and Fanchon, Together with many startling and interesting adventures on sea and land*, Boston, edición del autor, 1861, p. 92; Old Nick (seud.), “Un paseo a México, 1859 y 1860”, *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, t. I, 1869, [p. 766-787], p. 771.

<sup>16</sup> L. M. Schaeffer, *Sketches of trails in South America, Mexico and California*, Nueva York, James Egbert, 1860, p. 101. El autor visitó Acapulco en 1851.

<sup>17</sup> Albert Gallatin Osburn, “Diary of a voyage to California, and return from San Francisco to Acapulco on the ‘Eureka’ and overland through Mexico as far as Chilpancingo, 1849-1851”, *The Huntington Library*, exp. HM-30490.

<sup>18</sup> Mrs. F. F. Victor y su esposo, por ejemplo, permanecieron 12 días en Acapulco en una habitación de una casa adaptada para tales efectos. Frances Fuller Victor, “A Short Stay in Acapulco”, *Overland Monthly and Out West Magazine*, v. 6, n. 3, 1871, p. 214-222.

<sup>19</sup> John Haskell Kemble, *The Panama route, 1848-1869*, Columbia, University of South Carolina, 1990, p. 138.



como Inglaterra, Australia o Japón.<sup>20</sup> El uso de Acapulco como almacén de combustible refleja la importancia estratégica del puerto. Se trataba de un punto de escala imprescindible para las embarcaciones en el circuito de comunicación San Francisco-Panamá, lo cual contribuyó, sin duda, a la internacionalización de Acapulco en un periodo de expansión comercial en el Pacífico.

### *Comercio exterior e interior*

La actividad mercantil en Acapulco se intensificó con el tráfico marítimo. Además de personas, los buques de vela y de vapor en tránsito por el Pacífico que hacían escala en el puerto transportaban correspondencia y mercancías nacionales y extranjeras. Las principales importaciones al puerto de Acapulco consistían en manufacturas, maquinaria y carbón. De Estados Unidos, en particular, provenían instrumentos para la agricultura, herramientas, armas y municiones, abarrotés, té y otros productos chinos, ferretería, queroseno, velas y madera de construcción de California.<sup>21</sup> Los productos de exportación constaban de cueros de res, pieles de venado y de cabra, frutas, cochinilla de Oaxaca, hojas de palma, madera de Brasil, concha perla, mineral de plata, coquitos de aceite y troncos de cedro. Éstos se enviaban a los puertos europeos de El Havre, Liverpool y Hamburgo, así como a las ciudades de París y Londres. También se remitían a San Francisco, California y a China.<sup>22</sup>

La demanda de dichos productos en el comercio externo favorecía los intercambios internos y, además, beneficiaba el tráfico de cabotaje en la costa del Pacífico. Acapulco se conectaba principalmente con Tehuantepec, Tonalá, Salina Cruz y San Benito, hacia el sur, y Zihuatanejo, Manzanillo, San Blas, Mazatlán y Guaymas hacia el norte. La comunicación y el transporte entre ellos se realizaba en pequeñas embarcaciones nacionales o en los vapores de la PMSC y de otras

<sup>20</sup> Ejemplo de ello es la llegada el 14 de noviembre 1867 del buque *Norway* de Nueva York, procedente de Cardiff, Inglaterra, cargado de carbón consignado a la Pacific Mail Steamship Company. NAMP, *Despatches*, mf. 143, rollo 3, v. 5, exp. 75, Acapulco, 5 de diciembre de 1867, Informe de John A. Sutter al Secretario de Estado.

<sup>21</sup> NAMP, *Despatches*, mf. 143, rollo 3, v. 6, exp. 57, Acapulco, 21 de septiembre de 1870, Informe de John A. Sutter al Departamento de Estado.

<sup>22</sup> NAMP, *Despatches*, mf. 143, rollo 3, v. 6, exp. 72, Acapulco, 30 de septiembre de 1871.

compañías navieras.<sup>23</sup> Las mercancías que se intercambiaban entre los puertos mexicanos generalmente consistían en alimentos como arroz, trigo, maíz, frijol, harina, frutas, entre otros,<sup>24</sup> aunque también había comercio de productos como el algodón. Cargamentos de éste salían de Acapulco rumbo a Mazatlán o San Blas para su distribución en las fábricas de Tepic, Guadalajara y Colima.

En las siguientes páginas se analizan los rasgos generales del comercio de frutas, algodón, maderas, palma de coco, pieles y cueros, que eran los principales productos de exportación. Este análisis arroja datos cualitativos que permiten observar la participación de Acapulco en el mercado internacional.<sup>25</sup>

### *Frutas*

El comercio de frutas en Acapulco fue una rama importante. Además de las que se vendían a los viajeros que pasaban por el puerto y de las que adquirirían los buques para su propio consumo, algunas se exportaban a otros lugares. En 1856, por ejemplo, los vapores de la PMSC se abastecieron de 24 100 limones y 32 200 naranjas dulces, 1 168 piñas y 426 racimos de plátanos.<sup>26</sup> En 1870 John A. Sutter, cónsul del puerto, informaba que la fruta tropical fresca, principalmente los limones, eran un artículo de exportación muy importante que se enviaba con regularidad a San Francisco, California.<sup>27</sup>

Más adelante, en 1886, el mismo Sutter dirigió al Departamento de Estado de su país un informe detallado sobre el comercio de frutas

<sup>23</sup> En los contratos a compañías navieras extranjeras se estipulaba que los barcos debían tocar en los puertos mexicanos con el fin de promover el transporte de mercancías, correo, tropas y pasajeros. Por ejemplo, en el contrato de la California, Oregon and Mexico Steamship Company se asentó que a partir del 22 de febrero de 1868 los vapores de la empresa harían escala en San Blas y Manzanillo al cubrir la ruta entre Mazatlán y Acapulco, y que debían detenerse en Guaymas y La Paz en el itinerario de Mazatlán a San Francisco. *El Progreso de Guerrero*, Acapulco, t. II, n. 22, 3 de abril de 1868.

<sup>24</sup> Karina Busto Ibarra, *El espacio del Pacífico...*, p. 422-428.

<sup>25</sup> Para un análisis detallado del movimiento marítimo y comercial de Acapulco y de todos los demás puertos mexicanos del Pacífico durante el periodo de 1851 a 1929, véase *ibid.*, p. 339-421.

<sup>26</sup> Lorenzo Liquidiano, M. del Toro y Manuel de la Barrera, "Noticia estadística...", p. 417.

<sup>27</sup> NAMP, *Despatches*, mf. 143, rollo 3, v. 6, exp. 72.

en Acapulco.<sup>28</sup> En dicho documento estimaba que la producción anual aproximada en el distrito consular, comprendiendo el puerto y algunos poblados localizados a 64 kilómetros de distancia, era de 1 000 millares de naranjas, 15 000 cajas de limones —con mil cada una—, 500 000 piñas, 500 000 cocos y 6 000 racimos de plátanos.<sup>29</sup> Según el cónsul, la venta de limones y piñas se había incrementado debido a la creciente demanda que tenían en San Francisco, y opinaba que si hubiera un mayor mercado, la producción sería ilimitada. Además, el cónsul comentaba que Acapulco era el único puerto de embarque de frutas y que mantenían el mismo precio a lo largo del año.<sup>30</sup>

Durante las siguientes décadas las frutas siguieron ocupando un lugar destacado en las exportaciones de Acapulco a San Francisco, incluso ya entrado el siglo XX. En un artículo publicado en 1913 en *El Economista Mexicano* aparecían las regulaciones con respecto a la exportación de limones a California: “Los limones para su exportación deben ser empacados en cajas de madera que contengan de 1,000 a 1,200; las cajas deben forrarse interiormente con papel manila y deberá ponerse una división del mismo papel después de cada tres tendidos de limones [...]; deben separarse los limones grandes de los medianos y de los chicos [...]”<sup>31</sup> Así, se puede apreciar que la venta de frutas en el puerto de Acapulco constituyó un artículo de importancia comercial a lo largo del siglo XIX.

### *Algodón*

La exportación de algodón fue una actividad que generó un movimiento comercial entre Acapulco y los pueblos vecinos donde se cosechaba. El cultivo de este producto en las costas del Mar del Sur se había practicado exitosamente desde la época colonial,<sup>32</sup> y su

<sup>28</sup> NAMP, *Despatches*, mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 320, Acapulco, 12 de abril de 1886, John A. Sutter Jr. al Secretario de Estado.

<sup>29</sup> NAMP, *Despatches*, mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 320.

<sup>30</sup> NAMP, *Despatches*, mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 320. El precio de la fruta incluía su entrega a un lado de los vapores sin ningún costo adicional, salvo el pago de las cajas y los cajones de madera previamente importadas de San Francisco, donde se conocían bien las variedades, las cualidades y los tamaños especiales de las frutas de la ciudad guerrerense.

<sup>31</sup> *El Economista Mexicano*, México, 11 de octubre de 1913.

<sup>32</sup> Hacia fines del siglo XVIII existía una integración intrarregional entre los pueblos de la costa y de la montaña, mismos que a su vez participaban en el mercado no-

producción y venta continuó a lo largo del siglo XIX. Varias localidades se dedicaban a este cultivo, que se comercializaba a través del puerto. En ocasiones se enviaba a Estados Unidos, pero generalmente su destino era el mercado nacional. En 1871, por ejemplo, la mayor parte de la cosecha de algodón se remitió a los molinos de Colima, Guadalajara y Tepic, mientras que una menor cantidad se llevó a los molinos y telares manuales de Michoacán, Querétaro, México, Puebla y Oaxaca.<sup>33</sup>

En 1882 los comerciantes de Acapulco compraron a los pueblos cercanos 14 000 quintales de algodón para enviarlos a los molinos de Tepic, Guadalajara y Mazatlán.<sup>34</sup> Éstos se llevaban al puerto de Acapulco en mulas y eran transportados a San Blas, Manzanillo y Tepic en los vapores extranjeros o en veleros mexicanos. Lo demás se transportaba en mulas tierra adentro, mientras que sólo una pequeña parte se destinaba a los telares manuales para la población indígena del interior del estado de Guerrero.

En el mismo año de 1882 el cónsul de Acapulco informaba que la competencia del algodón de Guerrero era el de origen estadounidense, “traído a la costa oeste de México vía el istmo de Panamá y por ferrocarril de Veracruz a Puebla, México y Querétaro. [Éste] compete satisfactoriamente y tiende a bajar el precio del producto en el Distrito [de Acapulco].”<sup>35</sup>

El comercio de algodón fue significativo para Acapulco, pues era un artículo a través del cual el puerto participaba en el mercado nacional e internacional. Las rutas del comercio del algodón no fueron muy distintas a las que habían existido desde el siglo XVIII, pero en el XIX los circuitos marítimos se incorporaron al entramado de redes mercantiles que beneficiaban la integración de distintas regiones al territorio mexicano.

vohispano. En aquella época el algodón guerrerense encontraba su principal mercado en las zonas textiles de Puebla y Tlaxcala. Jesús Hernández Jaimes, “El mercado del algodón en las cordilleras y costas de la Mar del Sur en la segunda mitad del siglo XVIII”, en Guillermina del Valle Pavón (ed.), *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2003, p. 224-256.

<sup>33</sup> NAMP, *Despatches*, mf. 143, rollo 3, v. 5, exp. 62.

<sup>34</sup> NAMP, *Despatches*, mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 239, Acapulco, 28 de junio de 1882, John A. Sutter Jr. al Secretario de Estado.

<sup>35</sup> NAMP, *Despatches*, mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 239.

*Maderas y productos de palma de coco*

La explotación y exportación de maderas finas en los bosques costeros fue una actividad practicada con frecuencia. Éstas eran enviadas a Estados Unidos y Europa, a un costo variable, según su valor en el mercado.

La zona alledaña al puerto de Zihuatanejo era uno de los principales lugares para la tala de árboles, el tipo de madera que se explotaba con mayor frecuencia era cedro, pero también maderas de construcción de varias clases —tablazón y madera rolliza para casas—, de las cuales se hacían envíos al puerto de Acapulco.<sup>36</sup> También el municipio de San Marcos contaba con un bosque de buenas maderas como cedro, caoba y encino,<sup>37</sup> las cuales probablemente eran llevadas al puerto de Acapulco, aunque no sabemos en qué cantidades.

En 1871 se establecieron dos casas alemanas en la Costa Grande con el fin de dedicarse al corte de madera en las inmediaciones del puerto de Zihuatanejo. Según informaba el cónsul estadounidense de Acapulco, en ese año había por lo menos 6 000 lotes de 25 pies cúbicos (.707 metros cúbicos) cada uno, listos para embarcarse como mercancía en un velero que iba de retorno a Europa.<sup>38</sup>

En 1884 se exportaron a Estados Unidos, en veleros, 90 pies (27.4 metros) continuos de troncos de cedro, con un valor de \$2 300.<sup>39</sup> La madera de cedro también se utilizaba para la reparación de embarcaciones, dada su durabilidad para el clima y el agua.

Por otra parte, el coquito de aceite, obtenido de la palma de coco, era un producto codiciado por su aceite vegetal. El pueblo de Santa María de la Palma, también llamado Coquillo, era el lugar de donde se extraía este producto.<sup>40</sup> En 1849 un viajero comentaba:

[...] los flojos acapulqueños proveen a sus familias de comida, leche, aceite y licor espirituoso; de sus fibras hacen todo tipo de tapetes, cordelería, muebles y hasta ropa; y con sus hojas hacen su vivienda.

<sup>36</sup> Lorenzo Liquidiano, M. del Toro y Manuel de la Barrera, “Noticia estadística...”, p. 433.

<sup>37</sup> *Ibid.*, p. 423.

<sup>38</sup> NAMP, *Despatches*, mf. 143, rollo 3, v. 6, exp. 72.

<sup>39</sup> NAMP, *Despatches*, mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 285, Acapulco, 30 de septiembre de 1884, John A. Sutter al Secretario de Estado.

<sup>40</sup> Manuel Rivera Cambas, *México pintoresco, artístico y monumental*, México, Editora Nacional, 1967 [1880], v. 3, p. 360.

Así, una familia con veinte o treinta valiosos árboles de estos, es independiente; y quizá hasta con la venta de cocos y aceite, pueda comprar los lujos de la vida, que para los mejicanos son mantas bordadas de plata y oro, y, para las mujeres mejicanas, medias y enaguas bordadas de seda.<sup>41</sup>

En 1870 se enviaron a Europa 48 toneladas de “coquito de aceite” y cada una se vendió en \$80.00. No contamos con otros datos sobre la exportación de este producto, pero sí de hojas de palma, que también eran remitidas a Europa, particularmente a París, a un precio de \$35.00 por mil, empacadas y entregadas, libre de gastos, a bordo del vapor.<sup>42</sup> Se desconoce la permanencia de este producto en el comercio exterior en años posteriores, pero es probable que se haya comercializado en pequeñas cantidades o de manera ocasional. De cualquier forma, es interesante notar que el coquito de aceite se utilizaba en la manufactura de jabón en el puerto de Acapulco a principios del siglo XX.

### *Pieles y cueros*

Las pieles y los cueros fueron artículos de exportación en prácticamente todos los puertos del Pacífico mexicano, incluido Acapulco. En varios de los pueblos cercanos al puerto se practicaba la cría de ganado, como en San Marcos, Texca, Coyuca de Benítez y Tecoana-pa, en donde se curtían pieles.

Las principales pieles exportadas por Acapulco a Estados Unidos y Europa eran de cabra, de venado y cueros de res. En 1863 S.V. Store y H. Kastan enviaron a Nueva York más de 1 000 cueros de res, con un valor de \$4 069.50.<sup>43</sup> El costo de las pieles variaba de acuerdo con la demanda en el mercado internacional y, en general, se exportaban del puerto alrededor de 28 000 cueros de res, 16 000 libras (257 kilogramos) de pieles de venado y 5 000 libras (2 267 kilogramos) de pieles de cabra anualmente.<sup>44</sup>

<sup>41</sup> Dale L. Morgan y James R. Scobie (ed.), *Three years in California...*, p. 360.

<sup>42</sup> NAMP, *Despatches*, mf. 143, rollo 3, v. 6, exp. 72.

<sup>43</sup> NAMP, *Despatches*, mf. 143, rollo 3, v. 5, exp. 1, Acapulco, 31 de diciembre de 1863, Informe de Lewis S. Ely al Secretario de Estado.

<sup>44</sup> NAMP, *Despatches*, mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 296, Acapulco, 12 de mayo de 1885, Informe de John A. Sutter Jr. al Secretario de Estado.

La industria de la curtiduría de pieles era importante en algunos de los pueblos cercanos al puerto. En 1885 el cónsul calculaba que se curtían unos 30 000 cueros de res, siendo un producto indispensable para las monturas de caballo y sillas de montar, dada la ausencia de caminos carreteros. El único tipo de piel que se importaba era la de ternero, negra o barnizada, que se utilizaba en la elaboración de zapatos que, por lo demás, poco se utilizaban entre los pobladores.<sup>45</sup>

### *Hinterland del puerto de Acapulco*

Se ha visto que durante la segunda mitad del siglo XIX Acapulco mantuvo una función como puerto de tránsito y centro de conexión de espacios internacionales en el Pacífico. Además, era un sitio crucial para la circulación de mercancías: a través del puerto se comercializaba la producción agrícola de los alrededores, y se proveía a la región de artículos que llegaban de otras localidades y del extranjero, en embarcaciones dedicadas a la navegación de altura y cabotaje.

Los pueblos aledaños al puerto estaban intrínsecamente ligados a la actividad mercantil del mismo, situación que se había heredado de la época colonial. Desde los orígenes de Acapulco, la presencia del galeón de Manila suscitó un sistema de intercambios determinado por la llegada anual del galeón y por la instalación de la feria que atraía a comerciantes del centro y sur del territorio novohispano.<sup>46</sup>

A fines del siglo XVIII la mayoría de los víveres para abastecer al puerto de Acapulco provenían de las poblaciones cercanas, como Coyuca, la Sabana y de lugares más distantes como Chilapa y Tixtla, o incluso de la ciudad de México.<sup>47</sup> La práctica de acudir al puerto

<sup>45</sup> NAMP, *Despatches*, mf. 143, rollo 4, v. 7, exp. 296.

<sup>46</sup> Sobre detalles del galeón de Manila y la feria de Acapulco, véase Carmen Yuste (coord.), *Comercio marítimo...*, 1984.

<sup>47</sup> Los productos que llegaban de estos lugares a Acapulco eran maíz, frijol, arroz, sandías, cocos, plátanos, verduras, azúcar, panocha, garbanzo, manteca de cerdo, jabón, mezcal, aceite, jamón. La mayoría de los intercambios ocurrían en la época de la feria y de la cosecha de algodón, que a menudo coincidían, por lo que pueblos vecinos de Acapulco, Chilapa y Tixtla, “se trasladaban casi en su totalidad al puerto.” Jesús Hernández Jaimes, *Las raíces de la insurgencia en el sur de la Nueva España. La estructura so-*

para vender productos de la región prevaleció a lo largo del siglo XIX, de tal forma que el *hinterland* de Acapulco se componía de diversos pueblos con los que tenía una estrecha relación.

El distrito de Tabares, al cual pertenecía el puerto, contaba con una población de 23 634 habitantes en 1858,<sup>48</sup> de los cuales unos 3 000 radicaban de manera permanente en Acapulco. Este distrito se componía de varias localidades comunicadas entre sí mediante caminos vecinales. La mayoría de los habitantes de aquellos sitios se dedicaban a la siembra de productos agrícolas y a la ganadería; las cosechas se distribuían en Acapulco, ya fuera para el consumo local o para su exportación a otros lugares, para el rancho de las embarcaciones mercantes y de guerra, para los viajeros en tránsito o para los servicios del puerto. Es decir, había un mercado suficiente para la venta de las producciones de los pueblos cercanos, cuyos habitantes acostumbraban trasladarse a la costa.

En 1857 las poblaciones que formaban parte del distrito de Tabares eran Acapulco, Paso de la Sabana, Venta Vieja, Papagayo, Solapa, Ejido Viejo, Coyuca de Benítez, Tixtlancingo, Tepetitla, Hacienda de la Providencia, Texca y la municipalidad de San Marcos, compuesta a su vez por las localidades de San Marcos, Potrero, Tecoanapa, Santa María de la Palma, Dos Arroyos, Ejido Nuevo y Cacahuatpec.<sup>49</sup> De estos, sólo Acapulco y Coyuca de Benítez se clasificaban como ciudades y todos los demás eran pueblos, rancherías, cuadrillas o congregaciones.

En el mapa 2 se muestra la ubicación de todos estos sitios y se puede apreciar que estaban en el rango de 80 kilómetros de distancia de Acapulco. Vale la pena destacar aquellas localidades cuyas actividades productivas se centraban en el cultivo de algodón y en la ganadería. Los pueblos algodoneros eran Ejido Viejo, Venta Vieja, Papagayo, Sabana, Tixtlancingo y Cacahuatpec; en la Costa Grande los sitios que dependían del puerto de Acapulco para la comercialización de su producto eran principalmente Atoyac y Tecpan.

*cioeconómica del centro y costas del actual estado de Guerrero durante el siglo XVIII*, México, Instituto de Estudios Parlamentarios Eduardo Neri, 2001, p. 135.

<sup>48</sup> Lorenzo Liquidiano, M. del Toro y Manuel de la Barrera, "Noticia estadística..." Hacia fines de siglo el Distrito de Tabares se componía de 32 866 habitantes. J. Figueroa Domenech, *Guía general descriptiva de la República Mexicana: historia, geografía, estadística*, México, Ramón de S. N. Araluce, 1899, p. 197.

<sup>49</sup> Lorenzo Liquidiano, M. del Toro y Manuel de la Barrera, "Noticia estadística..."



Por su parte, la principal zona ganadera de la región era la municipalidad de San Marcos, que se componía de la hacienda del mismo nombre, Pueblo Nuevo, Ejido Nuevo, Tecoanapa, El Potrero, Cacahuatpec, Santa María de la Palma, Dos Arroyos y 16 cuadrillas y rancherías. En todos ellos, a excepción de Cacahuatpec, se practicaba la ganadería. Los pobladores de Tecoanapa, de origen indígena, se dedicaban a curtir pieles, al cultivo del maíz y de arroz, cuyas cosechas, por cierto, se enviaban a otros puntos del estado de Guerrero y a los puertos de Acapulco, Mazatlán, Altata, Guaymas y los de Baja California.

En otros pueblos como Ejido Viejo, Venta Vieja, Texca, Papagayo, Sabana, Tepetixtla, Cacahuatpec, Santa María de la palma y Dos Arroyos había árboles frutales, cuyos productos se llevaban al puerto de Acapulco. Según tenemos noticia, las frutas llegaban de lugares no más lejanos a 65 kilómetros, debido a la falta de caminos carreteros.

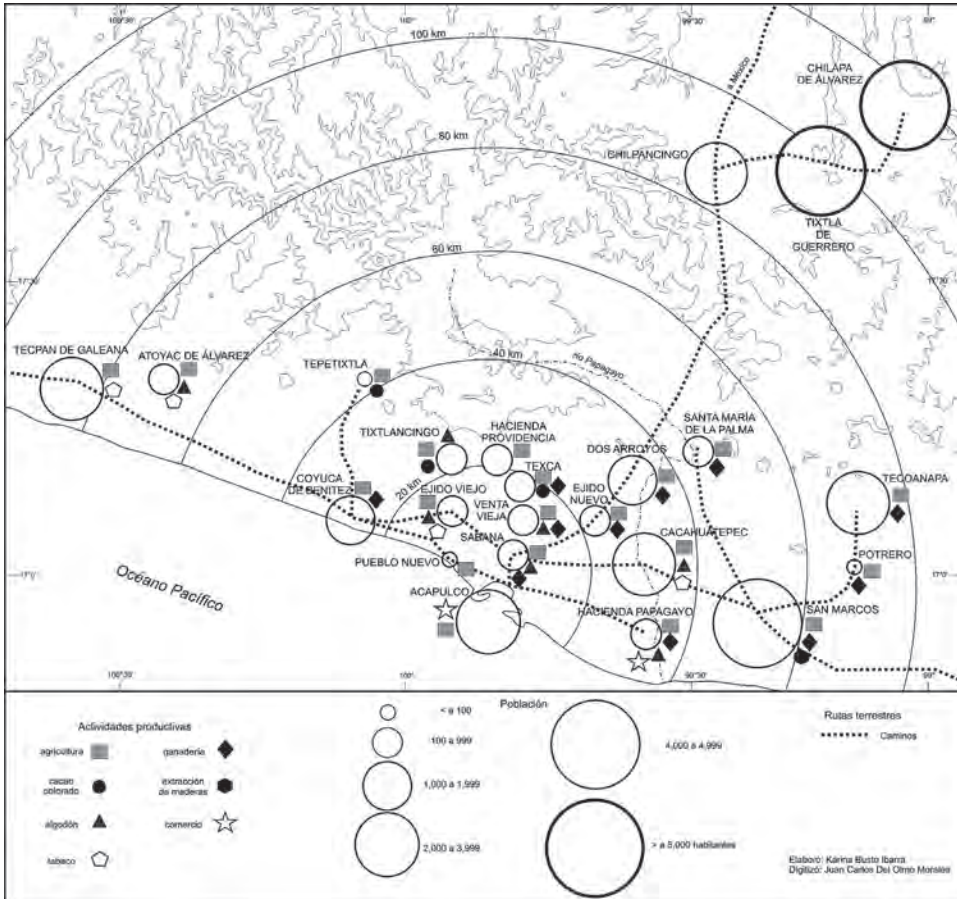
El caso de San Marcos es interesante. Aunque se trataba de una población mayor a la de Acapulco, pues contaba con 4 500 habitantes en 1857, era considerado pueblo y estaba compuesto, en su mayoría, de gente de origen africano.<sup>50</sup> La génesis de esta localidad se remonta a fines del siglo XVII, cuando se estableció una hacienda del mismo nombre dedicada a la extracción de sal, a la cría de ganado y al cultivo de algodón. La ganadería era una de las actividades más diversificadas, pues a la vez que se utilizaba en la producción de carne, pieles y cueros, también se criaban animales para destinarlos al transporte (arriería).<sup>51</sup> Estas labores en San Marcos continuaron siendo las más importantes hasta el siglo XIX.

La fertilidad de las tierras próximas al puerto garantizaba la producción agrícola y ganadera. A excepción del algodón, frutas, pieles, cueros y maderas, que eran productos de exportación, las

<sup>50</sup> Manuel Rivera Cambas, *México pintoresco...*, 1967, v. 3, p. 359. San Marcos mantuvo su población mulata en el siglo XIX, dado que desde la época de la fundación de la hacienda los españoles llevaron mano de obra esclava para sustituir la falta de indígenas.

<sup>51</sup> Jesús Hernández Jaimes, "Los extranjeros en Guerrero: proyecto de colonización en la hacienda de San Marcos, 1880-1884", en Tomás Bustamante Álvarez y Sergio Sarmiento Silva (ed.), *El sur en movimiento: la reinención de Guerrero en el siglo XXI*, Chilpancingo, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Universidad Autónoma de Guerrero, 2001, p. 127-141.

MAPA 2  
HINTERLAND DEL PUERTO DE ACAPULCO



Fuente: Elaboración propia a partir de Lorenzo Liquidiano, M. del Toro y Manuel de la Barrera, "Noticia estadística del Distrito de Tabares perteneciente al estado de Guerrero", *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, v. VII, 1859, p. 407-428.

cosechas obtenidas en el *hinterland* de Acapulco eran destinadas al consumo interno.

Es interesante una observación de un visitante que llegó a Acapulco en 1844, Mathieu de Fossey, quien mencionaba que los indios eran apáticos y que, una vez en su petate, era “difícil hacerlos levantar [...] Nunca pudo conseguir un amigo mío que uno de ellos fuese por leche a un cuarto de legua [1 km] de allí, aunque le fue progresivamente ofreciendo hasta tres pesos por el viaje. El mismo indio, sin embargo, irá a veces a diez leguas [41.9 km] a vender plátanos o sandías por dos o tres reales irara consecuencia!”<sup>52</sup> Esta observación nos da una idea aproximada de la movilidad de la gente y muestra el arraigo de una práctica entre los pobladores de la región, que llegaban incluso de zonas lejanas como Tlapa, Chilapa, Tixtla, Atliaca y Apango.<sup>53</sup> Sin embargo, el *hinterland* del puerto estaba constituido por las localidades pertenecientes al distrito de Tabares.

### *El espacio urbano*

Una característica de las poblaciones costeras es que su crecimiento ocurre a partir de las actividades ligadas al mar. El espacio urbano de Acapulco estuvo determinado por la ubicación de su costa, cuyos 8 kilómetros de largo imprimieron a la ciudad una organización específica, con una traza cuadrangular de norte a sur. Lo anterior se aprecia en un plano de 1889, donde se advierte que al suroeste del fuerte de San Diego, cerca de la costa y siguiendo una cuadrícula definida, se establecieron los principales edificios que daban vida al puerto: la casa municipal, los juzgados civil y de primera instancia, la aduana marítima y su galerón, la capitanía de puerto, la agencia de navegación, la comandancia militar, las administra-

<sup>52</sup> Mathieu de Fossey, *Viaje a México*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1994, p. 165.

<sup>53</sup> María Teresa Pavía Miller, *Anhelos y realidades del sur en el siglo XIX. Creación y vicisitudes del estado de Guerrero, 1811-1867*, México, Instituto de Estudios Parlamentarios Eduardo Neri/Instituto Nacional de Antropología e Historia/Editora Laguna, 2001, p. 391.

ciones de correos y telégrafos, las escuelas de niños y niñas (véase mapa 3).<sup>54</sup>

Un viajero que visitó Acapulco a mediados del siglo XIX observó que al entrar por la calle principal había dos iglesias, cada una con una torre, una aduana marítima del lado izquierdo del puerto, y que había edificios de un piso construidos de piedra o adobe y con techos de teja. También mencionaba que éste era “uno de los puertos más bellos de la costa del Pacífico” y decía que en el mercado local, cuyos puestos eran atendidos en su mayoría por mujeres, era posible encontrar toda variedad de frutas, pasteles y carne.<sup>55</sup>

En el centro de la ciudad, cerca del muelle fiscal se encontraban la iglesia, la plaza de Álvarez y el mercado; más lejos estaban la plaza de Zaragoza y el cementerio. En el lado sur de la bahía se ubicaban las instalaciones de la PMSC, las que incluían los talleres de la empresa, un depósito de agua y un muelle. En el puerto había, además, representaciones consulares de Estados Unidos, Guatemala, Inglaterra y Colombia.<sup>56</sup>

Sobre algunos servicios públicos, Rivera Cambas informaba en 1880 que el alumbrado estaba muy mal atendido “aunque hay allí constantemente muchos pasajeros, ya del interior de la República o ya procedentes de San Francisco, California, y otros puertos.” Referente a la salubridad, agregaba que se realizaban trabajos para el desagüe de las lagunas en algunas partes de la ciudad. Algunas mejoras, sin embargo, ya se habían obtenido, tales como “el terraplén de la calle Barrio Nuevo, la introducción de agua potable y la desecación de lagunas y pantanos.”<sup>57</sup> El agua potable para el puerto de Acapulco se obtenía del cerro de la Mira, donde se encontraban los principales aguajes para el abastecimiento del vecindario. Del mismo cerro, la población obtenía maderas y materiales de construcción.<sup>58</sup>

<sup>54</sup> Enrique Lallier, “Plano topográfico de la ciudad y puerto de Acapulco”, 1889, Mapoteca Manuel Orozco y Berra [MMO y B], Colección General, Guerrero, varilla CGGRO01, número clasificador 1717-CGE, 2771, A, escala 1:2000.

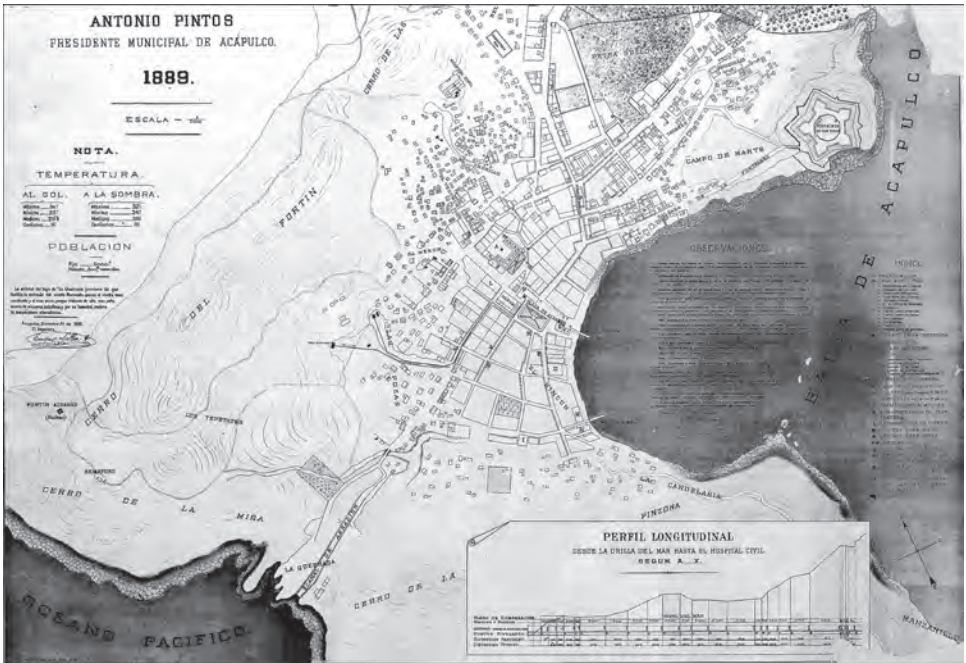
<sup>55</sup> John M. Letts, *California illustrated: Including a description of the Panama and Nicaragua routes*, Nueva York, W. Holdredge, 1852, p. 142-144.

<sup>56</sup> Enrique Lallier, “Plano topográfico...”

<sup>57</sup> Manuel Rivera Cambas, *México pintoresco...*, p. 353.

<sup>58</sup> *Ibid.*, p. 352.

### MAPA 3 PLANO DEL PUERTO DE ACAPULCO



Fuente: Enrique Lallier, “Perfil longitudinal desde la orilla del mar hasta el Hospital Civil (Acapulco)”, 1889, MMO y B, Colección General, Guerrero, varilla, CGROV5-32-CGE-7271-A, escala 1:2000.

Durante prácticamente todo el siglo XIX no existieron en Acapulco vehículos de ruedas y, por tanto, sus calles no contaban con pavimento, salvo adoquín en algunas de ellas. Generalmente la gente caminaba dentro de la ciudad, aunque el medio de transporte más común eran los burros, incluso ya entrado el siglo XX.<sup>59</sup>

<sup>59</sup> En 1936 la presencia de automóviles en el puerto era escasa, la mayoría de los habitantes seguían utilizando burros. Ben F. Lemert y Rose V. Lemert, “Acapulco: A Pacific port of Mexico”, *The Journal of Geography*, v. 35, n. 2, 1936, p. 42.

*Conclusiones*

La dinámica portuaria de Acapulco resurgió en buena medida gracias al establecimiento de la ruta marítima entre San Francisco y Panamá. Los puertos mexicanos se integraron a un sistema de navegación, donde cada uno cumplió una función específica. Acapulco se consolidó como un sitio estratégico para los intercambios internacionales debido a que ofrecía una bahía segura, agua, alimentos y combustible para el abasto de buques en tránsito por el Pacífico. Esta circunstancia favoreció la reactivación del comercio de cabotaje a lo largo de la costa, donde circularon vapores de compañías navieras y embarcaciones nacionales dedicadas al traslado de mercancías y pasajeros.

El comercio fue la actividad productiva que más floreció en Acapulco. La exportación de frutas, algodón, maderas finas, palma de coco, pieles y cueros, así como la importación de manufacturas fueron las principales mercaderías de intercambio. Las poblaciones cercanas que conformaban el *hinterland* de Acapulco se dedicaban fundamentalmente a la agricultura y a la ganadería. La gente acudía al puerto para distribuir y comercializar sus productos, y para abastecerse de todo tipo de artículos manufacturados provenientes de otros países o regiones.

El desarrollo de Acapulco a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX propició que ocurrieran cambios en su espacio urbano, como la construcción de edificios públicos, el saneamiento de la bahía, lagunas y pantanos, o la introducción de agua potable y otros servicios. Todo ello contribuyó a que se diera una incipiente modernización del puerto.

Es posible concluir que, después de haberse interrumpido el derrotero de Filipinas en 1815, Acapulco no sufrió un estancamiento, como ha sugerido la historiografía. Por el contrario, a pesar de haberse mantenido como un puerto pequeño comparado con otros del Pacífico, tuvo una participación destacada en el sistema de navegación internacional y constituyó una puerta de entrada y salida para los pueblos sureños del estado de Guerrero.

UNAM - IHH