

Acapulco, Guerrero A Través De Los Siglos

Recibido: 07/07/2016
Aceptado: 23/08/2016

Erika Patricia Cárdenas Gómez¹

Resumen:

El presente artículo tiene como objetivo presentar una breve historia de una de las ciudades y puertos más importantes de México, se trata de Acapulco, Guerrero. El periodo que se analiza comprende del año de 1567 al 2014. En este lapso de tiempo dicho asentamiento urbano ha sido trastocado por varios procesos, económicos, sociales y políticos de carácter internacional y nacional que es necesario analizar. Ello se hace a partir del material cartográfico disponible, el cual se complementa con información bibliográfica, documental y estadística. Asimismo, se retoman las observaciones hechas por la expedición de Malaspina, Humboldt y Ratzel. Si bien es cierto la temática ya ha sido presentada por varios autores, el aporte de este artículo radica en que el ejercicio está actualizado.

Palabras clave:

Crecimiento urbano, turismo, cartografía

Abstract:

Acapulco, Guerrero through the ages

This article aims to present brief history of one of the most important cities and ports of Mexico, it is Acapulco, Guerrero. The period under review comprises the year 1567 to 2014. In this period urban settlement that has been disrupted by several processes, economic, social and political aspects of international and national character that must be analyzed. This is done from available cartographic material, which is complemented by bibliographical, documentary and statistical information. Also, the observations made by the Malaspina expedition, Humboldt and Ratzel are retaken. While it is true the issue has already been presented by several authors, the contribution of this article is that the exercise is updated.

Key words:

Urban growth, tourism, cartography

¹Profesora-Investigadora Asociada C en El Colegio de Jalisco. Con domicilio 5 de mayo N. 321, Centro. C.P. 45100, Zapopan, Jalisco, México. Correo electrónico: erika.cardenas@coljal.edu.mx

1. Introducción

Acapulco en su historia guarda consigo varios procesos que dan cuenta de fenómenos económicos, políticos y sociales de talla nacional e internacional. Enfatizar sobre algunos de éstos y observar su función en moldear su territorio es el objetivo del presente artículo. Para una mejor organización el texto se divide en tres grandes apartados. En el primero se sientan las bases teóricas metodológicas para el análisis del material cartográfico. El segundo corresponde a los diferentes cortes temporales, en los que suele dividirse la historia de Acapulco y en el cual se presenta material cartográfico. Finalmente, se exponen algunas reflexiones generales.

2. La deconstrucción en los mapas y planos

Por principio de cuenta se debe enfatizar que el estudio de los mapas y planos no solamente enuncia un procedimiento o una técnica científica sino que representa una fuente valiosa de información que se debe aprovechar. Sin embargo, recuérdese que el material cartográfico contiene agendas ocultas, es decir, que cuando los mapas y planos fueron elaborados su autor tuvo una intencionalidad, para lo cual trató de resaltar algunos elementos, pero al mismo tiempo ocultó otros. Además, no se debe olvidar que muchas de las veces el material cartográfico fue producido en un contexto histórico diferente al del análisis (Harley, 2005). Asimismo, se elaboraban a partir de la “experiencia muy pocos datos obtenidos de fuentes puramente académicas o en suposiciones no comprobadas” (Trabulse, 1992: 42). En otras palabras, el material cartográfico se realizaba a partir de supuestos y no tanto por el uso de instrumentos científicos.

En este marco resulta conveniente aceptar la invitación de Harley (2005) quien señala que al observar los mapas o planos uno debe plantearse varias preguntas, tales como: quién lo elaboró, por qué, en qué año se produjo, qué sucedía en ese periodo, entre otras más. Interrogantes que al tratar dar respuesta enriquecen el análisis. En este tenor de ideas se concuerda con Cabrales cuando recalca que “el material cartográfico es generoso debido a que ayuda a razonar geográficamente pero sobre todo porque está dispuesto al diálogo, da respuestas y también inspiran a preguntas nuevas” (2011: 47).

Así pues, los mapas y planos expuestos en este documento darán pistas para el conocimiento y entendimiento de Acapulco. Ahora bien, con la finalidad de

presentar un documento lógico y coherente se hace un mínimo de triangulación (Cárdenas, 2012: 210).

3. Acapulco en los mapas

A continuación se mencionan las cuatro fases en las que se puede dividir la historia urbana de Acapulco.

3.1. Acapulco como punto estratégico en el comercio marítimo mundial

Respecto a quién y cuándo se descubrió Acapulco no hay consenso entre los historiadores. Aunque Michael Mathes se aventuró en señalar que Gonzalo de Sandoval fue quien conquistó la costa del Pacífico desde Acapulco hasta Colima y Jalisco y ello se debió a la motivación de encontrar una ruta marítima entre el Golfo de México y el Océano Pacífico (1973: 12).

Desafortunadamente, no se tuvo tal hallazgo pero sí el de Acapulco que al paso de los años, junto con Manila constituirán piezas clave en la mediación del comercio marítimo de tres continentes: América, Europa y Asia. Ello a partir del año de 1565 cuando Miguel López de Legazpi, Esteban Rodríguez y el marino fray Andrés de Urdaneta descubrieron el derrotero Acapulco Manila y Manila Acapulco (Mathes, 1973: 17).

En este contexto es importante mencionar que para esas fechas ya existían otros puertos en el Océano Pacífico, tales como: La Navidad, Huatulco, Tehuantepec y Las Salinas (Sales, 2000: 54). Sin embargo, las razones por las cuales se eligió Acapulco como puerto de destino se debió a que: 1) Urdaneta lo calificó de grande, seguro, y dotado de buena agua; 2) en sus alrededores poseía de abundante madera; 3) disponía de mano indígena para las maniobras; 4) los mercaderes de la ciudad de México coincidían con dichas bondades (Sales, 2000: 57 y Pinzón, 2011: 34). Estas mismas bondades serán reconocidas también por la expedición de Malaspina (González, 1989: 118); Humboldt (1989) y Ratzel (2009).

Aunque la principal razón, fue que Acapulco era el único que gozaba de una relativa proximidad con la capital virreinal. Tan sólo 65 leguas que mediaban entre uno y otro. Se invertían de 6 a 10 días de camino (Sales, 2000: 56 y 59). Al nombrar a Acapulco como único puerto para realizar actividades comerciales; la mayoría de los puertos novohispanos de la costa del Pacífico vivieron marginados de cualquier actividad económica importante durante varios siglos (Mathes, 1976: 19).

Cabe aclarar que para esas fechas Acapulco no contaba con grandes volúmenes de población ni tenía una vida comercial activa, su esplendor duraba 30 días,

que era el tiempo que transcurría la feria comercial, en el mes de febrero (Pinzón, 2011: 38)². Es decir que Acapulco no fue un lugar donde hubiera trabajo todo el año, era más bien una zona de paso donde transitaban hombres y riquezas (Pinzón, 2011: 38 y 39). Idea que también concuerda Meyer cuando menciona que “a lo largo de la Colonia, Acapulco tuvo una apariencia pobre, pero a pesar de ello recibió el título de ciudad durante el reinado de Felipe II a finales del siglo XVI” (1988: 95).

En el año de 1593 en Acapulco se contabilizaron sólo 20 casas de españoles en un vecindario de 100 familias, el resto de la población era constituida por negros y mulatos (Pinzón, 2011: 72). Ahora bien, la falta de población en este centro costero, como en los demás, obedeció sobre todo a cuestiones geográficas, recuérdese que el territorio nacional se ubica en la línea de trópico de Cáncer, por lo que en las ciudades de litoral el clima gran parte del año es sumamente caluroso (Olveda, 2011). Así pues, cuando los conquistadores

llegaron a estas tierras buscaron sitios con climas parecidos a sus lugares de origen (Humboldt, 1985: 182).

Además, en Acapulco habría que sumarle dos factores más: la poca ventilación que existe debido a que se encuentra bordeado por la Sierra Madre y el hecho de que las playas y cerros se componen de granito, lo que incrementa más el calor tras su irradiación durante el día. Asimismo, se debe agregar el hecho de que el puerto es azotado continuamente por temblores y huracanes (Humboldt, 1985: 191).

Pero cuál es el material cartográfico que da cuenta de la ubicación y características naturales de Acapulco? Calderón menciona que el tercer plano³ que se conoce sobre dicho puerto es de la autoría de Adrián Boot, ingeniero holandés quien trabajó en las obras de desagüe de México, y en las fortificaciones de Veracruz y el puerto en estudio. Dicho material corresponde a una vista del puerto, la bahía, el castillo y la población. Está fechado en 1618 (1969: 7) y el cual se muestra a continuación.

Plano 1. “Puerto de Acapulco en el Reino de la Nueva España En el Mar del Sur”



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Fuente: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53065103h>

²Yuste comenta que “los galeones debían salir de Manila la primera semana de julio con el monzón de verano y hacer el viaje de regreso desde Acapulco, impulsados por el monzón de invierno, a más tardar en abril. De esta manera, el galeón filipino hacía su entrada en Acapulco en diciembre, y en enero y febrero se llevaba a efecto la descarga de las mercancías y la feria del comercio; durante este tiempo, los filipinos se ocupaban también de los nuevos embarques (...) De Cavite, puerto aledaño a la ciudad de Manila, en la desembocadura del río Pasig, salía otra vez en julio un nuevo galeón y, justo cuando iniciaba su travesía a la Nueva España, estaba entrando de regreso a Filipinas el que había salido el año anterior” (1992: 97). Aunque por su parte Machuca opina que “en realidad, la duración de los trayectos en la Carrera de Filipinas nunca fue exacta; dependía de una serie de consideraciones como el tipo de embarcación empleada y sus características constructivas, las condiciones meteorológicas y marítimas, la cantidad de carga transportada, la destreza de la tripulación y el derrotero seguido” (2015: 324).

³El primer plano de Acapulco fue elaborado por Nicolás Cardona quien estuvo encargado de su guarda y defensa en 1614. El segundo es una vista de Acapulco hecha por el corsario holandés Joris van Speilbergen y refleja el asalto del puerto mexicano (Calderón, 1969: 5 y 6).

El plano 3 fue elaborado por el cartógrafo Francisco Álvarez Barreiro en el año de 1730. En él, tanto con números y letras se señalan los sitios naturales y arquitectónicos más representativos de Acapulco. De igual manera, se encuentra presente el galeón de Manila. Éste será representativo en la vida de Acapulco y de-

más esferas porque con su presencia en Acapulco: 1) se incrementa la población; 2) se construyeron modestas edificaciones; y 3) aumentó la riqueza y poder de los comerciantes de la ciudad de México por ser el grupo intermediario que lucraba con las mercancías altamente cotizadas por los novohispanos (Yuste, 1992: 111).

Plano 3. “Del puerto de Acapulco y Fuerza de San Diego, en la costa del Mar del Sur de Nueva España”, 1730



Fuente: Archivo General de Indias, MP-MEXICO, 125.

Pero cuál era el contexto poblacional de Acapulco para esas fechas? A lo cual responde el castellano Juan Eusebio Galló a través de un informe que elaboró en el año de 1743 y en el cual registró 400 familias de morenos, pardos y algunos chinos. Aunque no señaló si había presencia de población indígena (Pinzón, 2011: 76). En 1777 el padrón del arzobispado de México contabilizó 600 familias compuestas por 24 españolas, 154 indias, 43 chinas, 47 negros y mulatos (Pinzón, 2011: 76).

Ahora bien, con la guerra de Independencia se impidió que se llevara a cabo la feria del comercio en Acapulco.⁷ Afectando con ello grandes intereses. Quizá por ello, para Morelos fue difícil su toma (Oteiza, 1973). Aunque en contraste, cabe puntualizar que de

esas tierras salieron connotados personajes que dejaron huella en la historia México y de la entidad federativa. Algunos de ellos son: Vicente Guerrero, Juan N. Álvarez, Nicolás Bravo. En párrafos posteriores se comentará al respecto.

3.2. Acapulco después de la Independencia

La historiografía mexicana ha enfatizado que con la guerra de Independencia, Acapulco perdió juego en la arena internacional debido a que se suspendió el comercio marítimo con Asia. No obstante, actuales investigaciones han enfatizado que en Acapulco en “1825 entraban y salían embarcaciones de otros países, lo cual indica la reactivación del movimiento marítimo” (Busto, 2015: 268). Para esos años el puerto en estudio

⁷Específicamente en el mes de octubre de 1813 la Corona española suprimió el tráfico del galeón filipino a la Nueva España y en 1815 el galeón nombrado como Magallanes inició el retorno a Filipinas, dando fin a una de las rutas comerciales internacionales más largas y duraderas (Yuste, 1992: 100).

“era un sitio crucial para la circulación de mercancías, pues a través de él se comercializaba la producción agrícola de los alrededores, y se proveía a la región de artículos que llegaban de otras localidades y del extranjero” (Busto, 2015: 280).

Quizá lo anterior se puede relacionar con la existencia de dos planos del puerto, casi de la misma fecha, que dan cuenta de su ubicación geográfica. El primero data de 1825 y se menciona que la longitud fue toma-

da dentro del mismo Castillo de San Diego. La escala gráfica de 1 milla marina de 950 toesas.⁸ En el plano se detallan algunos sitios importantes, tales como: Puerto del Marques, Punta de Diamantes, Punta de la Bruja, Cerro de la Brea, el Palmar, el Castillo de San Diego y el centro urbano de Acapulco. Asimismo, posee una especie de nota aclaratoria, en la cual se explica el significado de algunas letras. Se desconoce quien fue su autor.

Plano 4. Puerto de Acapulco, 1825



Fuente: Biblioteca Miguel Mathes, El Colegio de Jalisco, copia de la Mapoteca de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística (Cat. 225).

El otro plano tiene como fecha de elaboración el 2 de Mayo de 1826 y en el cual se informa de la ubicación de Acapulco. En él se señala que la ciudad de México se encuentra a 84 leguas. La escala gráfica es de 500 varas castellanas. Dicho plano cuenta con una nota aclaratoria y se menciona que Acapulco tiene una bocana de cinco millas. La bahía posee 7 metros de largo. Tiene 15 de fondo. Sus aguas son serenas como una laguna debido a que la bahía está rodeada por cerros.

En el plano están referenciados 34 sitios, tales como: la Garita de México; Parroquia; Fortaleza de San Diego; Oficina de Aduana, y comisaría; Plaza Mayor; Edificio del Hospital arruinado; Aduana Marítima, entre otros.⁹ Llama la atención el especial cuidado que se puso respecto a la elaboración del camino que comunica Acapulco con la ciudad de México. Tampoco se conoce quién fue el autor del plano.

⁸La Toesa es una antigua medida francesa de longitud equivalente a 1 946 metros (Real Academia Española, 2001: 2188).

⁹Los otros sitios son: Casa del Comandante; Hospital militar; Capilla de San José; Calzada del Castillo; Ilegible; Bahía; Muelle; Playa chica; Punta de la Candelaria; Ensenada de Manzanillo; Punta del Grifo; Punta de la Concepción; Punta del Diablo; Punta San Martín; Playa de Caleta; Boca Chica; Isla de la Roqueta; La laja; Punta de la bruja; Bocana; Playa de Ycaos; Farallón del obispo; Playa grande.

Plano 5. De la ciudad y puerto de Acapulco, 1826



Fuente: Biblioteca Miguel Mathes. El Colegio de Jalisco.

Ahora bien, otra fecha importante en la historia de Acapulco es el año de 1848, cuando por la fiebre del oro de California se favoreció la creación de la ruta de San Francisco a Panamá y en este derrotero, Acapulco nuevamente fungió un papel importante, al ser un depósito de carbón por parte de la compañía naviera Pacific Mail Steamship Company (PMSC). Asimismo abastecía de agua y alimentos a las embarcaciones que así lo requirieran (Busto, 2015: 269). Un año después de este evento, Guerrero nació como estado soberano de la joven nación mexicana, de la escisión territorial que se le hizo al estado de México (Rivera, 1874: 6).¹⁰

El nombre de la entidad fue un tributo que se le rindió a Vicente Guerrero.

Para el año de 1858 la población de Acapulco, perteneciente al distrito de Tabares, era de 23 634 habitantes, de los cuales solamente unos 3 000 radicaban de manera permanente (Busto, 2015: 281). El espacio urbano de Acapulco estuvo determinado por la ubicación de su costa, tuvo una traza cuadrangular de norte a sur (Busto, 2015: 284).

A veinticinco años de la creación de la entidad federativa de Guerrero, Rivera comenta que su población era de 241 135 habitantes. Pero ¿para esos años, específicamente 1874, cómo era la imagen que proyectaba a Acapulco? A lo cual Ratzel describe:

Acapulco mismo es una pequeña villa de aspecto pobre. En las partes mejores, es decir alrededor del

mercado y en las calles aledañas, sus casas son construcciones de un solo piso, con gruesas paredes y pequeñas ventanas; y, en las zonas periféricas, chozas de caña y ramas secas. A raíz de ello, su aspecto es más bien pueblerino. Uno ve muchas casas medio caídas que, a pesar de todo, están habitadas, y la iglesia, que se encuentra sobre un promontorio, entre nosotros sería vista como una ruina (2009: 67 y 68).

En esta descripción no era muy visible la riqueza económica de Acapulco. Pero entonces, cómo se veían sus alrededores, las partes alejadas de su centro económico? Ratzel comenta que en su paso por Acapulco hacia la ciudad de México: “sólo encontramos algunas chozas todavía más miserables, en torno de las cuales hay unas cuantas palmas (...) Sólo hay un lujo que no puede faltar: la hamaca bajo el techo que sobresale o a la sombra de la choza” (2009: 75). Idea que también comparte la expedición de Malaspina y agrega otro enser doméstico, el metate (González, 1989: 97).

Entonces surge la pregunta por qué no existe desarrollo en Acapulco y sus alrededores? A lo cual Ratzel opina que 1) le hace falta un núcleo urbano significativo; 2) la ausencia de caminos en buenas condiciones (2009: 70). Tónica que durará por muchos años más.

A medio siglo de la creación de la entidad federativa de Guerrero, se puede apreciar un mapa del mismo, donde se señalan los estados que colindan con él, Michoacán, Estado de México y Puebla. El material

¹⁰Recuérdese que en fechas del virreinato se dividía la Nueva España en doce intendencias, y una de ellas era la Intendencia de México (González, 1989: 93).

cartográfico fue elaborado por Antonio García Cubas en el año de 1897, primer mexicano en realizar la cartografía del país, lo hizo a una escala de 1:1000 000. En éste se aprecia la orografía de Acapulco, así como sus caminos y la carretera que lo une con la ciudad de México. Asimismo, el mapa posee una leyenda donde se establece el signo que corresponde a una ciudad, villa, pueblo etc. Además, el autor, con colores representan

los distritos que componen al estado: Mina, Allende, Guerrero, Aldama, Hidalgo, Morelos, entre otros. No cabe duda que los nombres de dichos distritos son herencia de la Independencia de México. Asimismo, en el mapa a Acapulco recibió un tratamiento especial, pues tuvo un apartado especial y se amplió el zoom.

Plano 2. Acapulco



Fuente: Biblioteca Miguel Mathes, *El Colegio de Jalisco copia del Atlas geográfico de los Estados Unidos Mexicanos. Publicado por Barrón y Cadena.*

Para el año de 1909 el Puerto y la ciudad de Acapulco lucían con mayor dinamismo económico. Había un mayor número de construcciones y viviendas, así como de embarcaciones, tal y como se ilustra en la siguiente imagen.

Imagen 1. Vista de la Ciudad y Puerto, Acapulco, México



Fuente: Archivo personal de Jaime Olveda.

4. El nacimiento y desarrollo de Acapulco como destino turístico

Desafortunadamente cabe señalar que tras el paso del movimiento de Independencia y de la Revolución no se trastocaron las problemáticas estructurales del puerto de Acapulco. Uno de ellos será su relativo aislamiento, como lo exponen Taibo y Vizcaino al contar vida y obra de Juan Ranulfo Escudero (1983).¹¹ Textualmente los autores comentan que “desde Chilpancingo, no había más que un triste camino de brecha, el que tomaba recorrer una semana en recua de mulas, en medio de un calor agobiante y grandes peligros” (Taibo y Vizcaino, 1983: 17).

Aunque si hubo algunos intentos por modificar la situación, pero las empresas monopolistas que ahí se localizaban “impidieron en incontables ocasiones la construcción de la carretera México-Acapulco, sobornando a los ingenieros y técnicos que el gobierno central comisionó para informar sobre las posibilidades

¹¹Para ejemplificar Taibo y Vizcaino comentan que el forjador de las bases democráticas del municipio de Acapulco fue Juan Ranulfo Escudero, quien estudió en Oakland, California, Estados Unidos, porque para sus padres resultó más fácil enviarlo a la costa oeste de los Estados Unidos, que a la ciudad de México (1983: 13).

de construirla” (Taibo y Vizcaíno, 1983: 17). Ante esta situación las casas comerciales tenían el control de los almacenes y las bodegas y por ello determinaban los precios de los principales productos de la canasta básica como son el maíz, el frijol, la harina y la manteca (Taibo y Vizcaíno, 1983: 19).

Pero la vida y dinámica de Acapulco empezó a cambiar a partir de 1927 cuando se construyó y asfaltó la carretera que lo unió con la ciudad de México. Este hecho, junto con la apertura de su aeropuerto será trascendental pues esta infraestructura facilitó la comunicación entre México y Acapulco. Además, sentó las bases para que algunos millonarios de procedencia norteamericana se motivarán a invertir en el balneario, con la construcción de hoteles (Santamaría, 2002: 57).

Es importante destacar que desde 1931 Acapulco recibió respaldo gubernamental. El Presidente Pascual Rubio lo visitó y promovió la construcción de un hotel, nuevos muelles, malecones y la pavimentación de calles. Asimismo, la iniciativa privada edificaba algunos hoteles como: El Hornos (1934), El Mirador, construido a un lado de La Quebrada (1933), y El Majestic (1937) (Santamaría, 2002: 57).

En este marco en la siguiente imagen se puede apreciar el balneario de Hornos, donde los bañistas llegan en automóvil y tienen que aprovisionarse de rudimentarias casas de campaña ante la ausencia de alojamiento.

Imagen 2. Balneario Los Hornos



Fuente: Archivo personal de Jaime Olveda.

El siguiente material cartográfico fue elaborado por ingenieros a petición del gobierno federal, a través de la oficina fototopográfica de la Comisión Nacional de Irrigación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en el año de 1930. Se pretendía hacer un diagnóstico del territorio bajo la temática del agua, por eso en el material cartográfico sale a relucir los ríos de la zona, los caminos, su centro poblacional, asimismo se ilustran algunos sitios importantes del lugar.

Mapa 7. Mosaico semipreciso del puerto de Acapulco, Guerrero 1930



Fuente: Archivo personal de Jaime Olveda.

Para el año de 1943 Acapulco tenía escasos ocho mil habitantes. Pero para esos años ya se gestaba el impulso de la actividad turística con la construcción de alojamientos. Así pues, para ese mismo año se inauguró el hotel “El Casablanca”, y a principios de los cincuenta se asociaron Teddy Stauffer y Cari Renstrom para consturir el lujoso y exclusivo “Villa Vera Racquet Club”, el cual ofrecía 64 suites con 15 piscinas y tres canchas de tenis (Santamaría, 2002: 81).

Aunque el peso rotundo al apoyo al turismo en Acapulco lo abanderó Miguel Alemán Valdés y fue a tal grado que se menciona que fue su padrino político. Las obras que se llevaron durante su administración fueron: la pavimentación del centro de la ciudad, la Calzada Costera, Gran Vía Tropical, el Aeropuerto de Pie de la Cuesta, la Carretera Escénica, , el embellecimiento de las playas de Caleta y Caletilla, entre otras (Oteiza, 1973: 391 y 392).

Otros hechos significativos que coadyuvaron al despegue de Acapulco fueron: 1) Estados Unidos lo vio un espacio propicio para la recuperación de sus excombatientes de la Segunda Guerra Mundial; 2) el financiamiento que hizo el gobierno federal en la construcción de infraestructura y servicios (Ramírez, 1986: 483); y 3) la llegada al poder de Fidel Castro en Cuba; lo que obligó a los americanos a buscar otros lugares de esparcimiento (Hiernaux, 2010: 104).

Así pues, en pocos años Acapulco se convirtió en la joya del turismo nacional y de América Latina, ello se puede ilustrar con las siguientes cifras, en 1954 Acapulco recibió 92 694 turistas. En 1960 se registraron 540 100 y para 1972 sumaron 1.5 millones (Ramírez, 1986: 491). Para 1979, Guerrero proporciona al país el 42 por ciento de las divisas por turismo (Garibay, 1979: 17). Otros datos relevantes son: En 1965 Acapul-

co recibía 5 mil vuelos, para 1973 ya eran 13 mil. En el primer año mencionado, Acapulco tenía 7 mil cuartos, y en 1973 ofrecía 15 mil (Guajardo citado por Santamaría, 2015: 19).

Ahora bien, con la llegada de cientos, miles y millones de turistas se requerirá de abundante mano de obra para su servicio. Ello sucederá como se puede observar a través del alto crecimiento demográfico que ha registrado. En 1950 Acapulco contaba con 55 862 personas, para 1960 sumaron 84 720, en 1970 eran 235 713, en 1980 409 335, donde no cabe duda que en este crecimiento demográfico tiene amplia participación la variable migratoria. Muchos de estos nuevos moradores serán personas de bajos recursos que se asentaron como pudieron en las faldas de los cerros (Garibay, 1979; Ramírez, 1986 y Bringas, 1999).

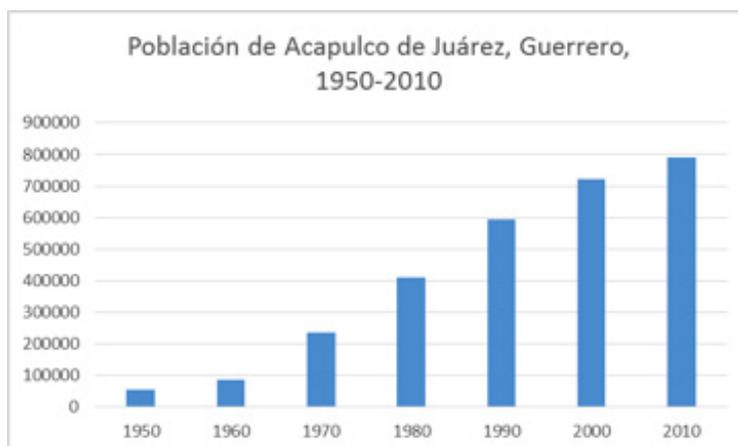
Para la década de los años ochenta eran evidentes los problemas ecológicos que sufría la bahía. Ello le restará competitividad. Asimismo, perderá el apoyo del gobierno federal, tras la constitución de los Centros Integralmente Planeados, donde Cancún cobrará importancia.¹² Desde entonces a la fecha Acapulco es

visitado por los nacionales, sobre todo, por la gente de la Zona Metropolitana del Valle de México. Ello a pesar de que el destino se ha reinventado y ha pasado por tres fases: Acapulco Tradicional, Dorado y Diamante. Aunque Hiernaux considera que este corte temporal es un gran mito, pues se hizo para promover las nuevas instalaciones a lo largo de la bahía y desacreditar lo que ya se había construido (2010, 105 y 106).

Vale la pena mencionar que otro de los problemas actuales de Acapulco es la crisis de seguridad pública que enfrenta. Ello le resta competitividad en el mercado internacional.

En el gráfico 1 se puede ilustrar el crecimiento demográfico que ha registrado el municipio de Acapulco en los últimos 60 años. Para el año 2010 se han registrado más de 789 971 habitantes en el municipio de Acapulco, su dinamismo se ha extendido a Coyuca de Benítez dando origen a la constitución de una zona metropolitana en el país con vocación turística de sol y playa. Así pues, lejos quedó atrás la principal crítica a las ciudades de litoral, la ausencia de población.

Gráfico 1. Población de Acapulco de Juárez*, Guerrero, 1950-2010



Fuente: INEGI, Censos de Población y Vivienda (1950, 1960, 1970, 1980, 1990, 2000 y 2010).

Mientras que el crecimiento urbano de Acapulco se expresa en las siguientes cifras en 1930 tenía 52.501 hectáreas urbanizadas, para 1981 eran 1 775.630, para 1998 5 387.290 y para el 2014 16 574. 621 (Cálculos realizados a partir de los polígonos urbanos de INEGI con base en las cartas mencionada en el mapa 8 y las herramientas de Arc Map).

Algunos de los nombres de los personajes que impulsan dicha urbanización son: Alberto Pullan en la península de Las Playas; Wolfgang Schoermbor en la Costa Azul, hasta frente a Icacos; Juan Andreu Almazán desde del Fuerte de San Diego a la glorieta de la

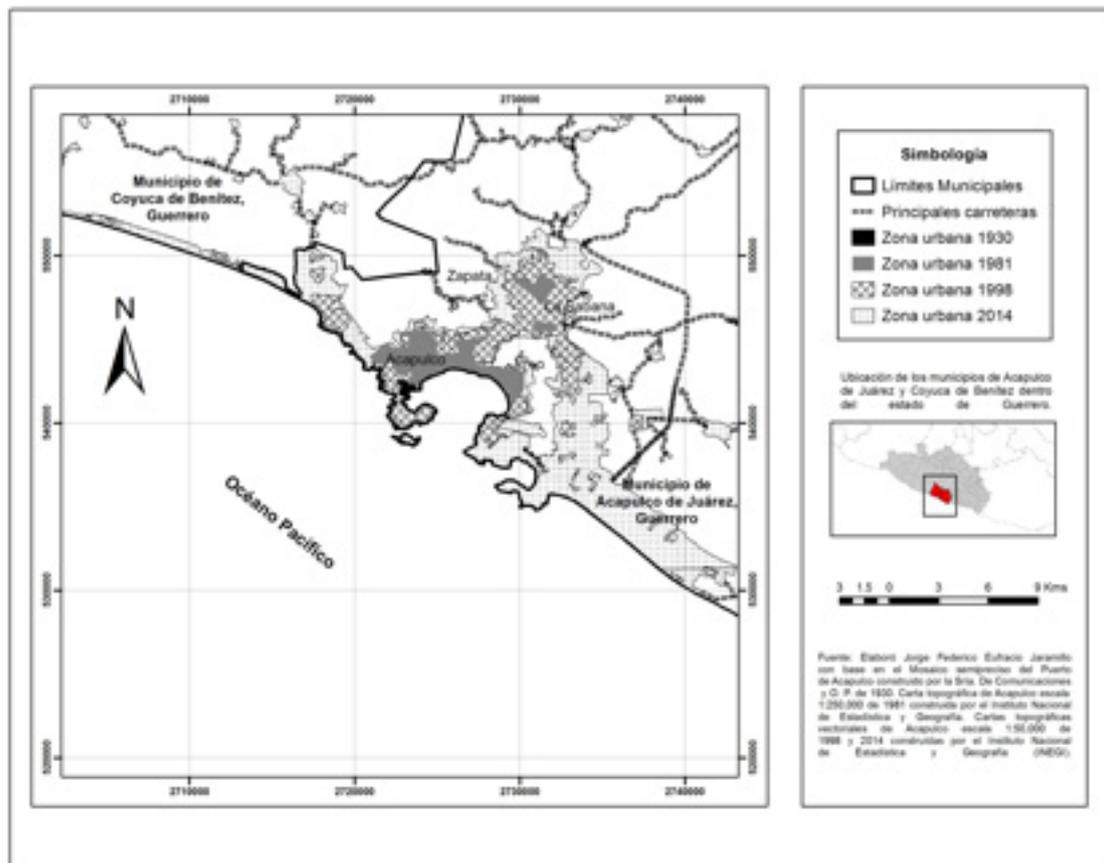
Diana, Manuel Suárez de la Diana hasta la Laja y La Picuda, Gilberto R. Limón en Icacos; Enrique Aburto Palacios en Las Brisas (Garibay, 1979: 72). Ello en un marco de complacencia pues el mismo gobierno expropió y vendió propiedades ejidales a muy bajos precios.¹³

En el mapa 8 se puede observar el crecimiento urbano que ha registrado Acapulco en los últimos 84 años donde la actividad turística juega un papel importante, pues desde hace varias décadas son altamente valorados los espacios cercanos a la franja costera.

¹²Para el año de 1986 Cancún ya había superado a Acapulco como la ciudad costera más visitada por extranjeros (Walton, 2009: 509).

¹³Garibay recoge la opinión del licenciado Obregón quien opina la gente de Acapulco “es gente zafia y güevona. Ahora resulta que todos son pobrecitos despojados y eran caballeros inmensamente ricos hace que un Acapulco nidero de sabandijas y en total improductividad. Usted los conoce, Ricardo. No le estoy dando noticias ahora mismo véalos cómo viven, cómo se engüevan, cómo se embriagan, cómo se matan ¡Qué no me vengan! (1979: 102).

Mapa 8. Crecimiento urbano de Acapulco, Guerrero, 1930-2014



Fuente: ??

5. Conclusiones

El presente artículo constituye una revisión somera de la historia de Acapulco, uno de los puertos más importantes de México. En él son fehacientes varios de los acontecimientos transcendentales que sacudieron la vida económica y política del país.

El punto de partida de la historia de Acapulco lo marca su nombramiento como puerto de destino del galeón de Manila, pus con ello se constituyó en un eslabón fundamental en una de las redes comerciales más largas y duraderas del mundo. Por Acapulco entraban mercancías y especies altamente valiosas en la vida novohispana. Pero a pesar de ello no contará con un centro urbano de gran trascendencia. Las razones son: las altas temperaturas que se registran la mayor parte del año, los huracanes, los temblores y la falta de empleo para sus habitantes. Así pues, el puerto únicamente contará con las mínimas instalaciones para su operación.

Se debe destacar que por varios siglos el material cartográfico elaborado para Acapulco dará cuenta de su ubicación, de sus sitios representativos. Mientras que

el número de sus habitantes, moradas y costumbres lo señalaran los emblemáticos personajes que lo visitaron en el periodo que va de 1791-1874. En ese periodo se dan varios hechos sumamente importantes que vale la pena enfatizar: a) culmina la ruta comercial más larga y duradera, b) el territorio se independiza de España; c) Acapulco se constituye un puente de enlace entre Panamá y San Francisco; d) Nace la entidad de Guerrero a la cual pertenece el puerto en estudio.

Ahora bien, uno de los temas recurrentes será la falta de un rápido y seguro camino que lo una con la ciudad de México. Hecho que sucederá hasta 1927, y lo cual marcará la pauta para la entrada en vigor de la actividad turística en el puerto. Para ello requería del apoyo federal, encabezado sobre todo, por el entonces presidente de México Miguel Alemán; la inversión de extranjeros y la llegada de turistas.

Con el cambio de actividades económicas Acapulco se convertiría en una ciudad que atrajo cientos y miles de migrantes, ello se constata con el alto crecimiento demográfico que registró de 1950 al año 2010. En sesenta años pasó de 55 mil habitantes a más 700 mil.

En este marco también se incrementaron las hec-

táreas urbanizadas, de 50 que tenía en 1930 a 16 mil para el año 2014. En este proceso existen fuertes procesos de especulación, donde los vulnerables han sido los ejidatarios, pues les han comprado sus tierras a muy bajo costo.

Hoy día Acapulco ha perdido competitividad por varias razones: a) los graves problemas medioambientales que sufre la bahía, la inseguridad pública, la aparición de nuevos destinos turísticos en el mundo y en el país. En el corto y mediano plazo no se vislumbra un resurgir del que fue el destino turístico de sol y playa más importante del país y de América Latina. Su fama y exitoso glorioso quedaron en el pasado. Hoy solamente los medios de comunicación recalcan las notas rojas que acontecen en dicho puerto.

6. Referencias

- Bringas, Nora (1999). "Políticas de desarrollo turístico en dos zonas costeras del pacífico mexicano". *Región y Sociedad*, vol. XI, núm. 17. El Colegio de Sonora, México.
- Busto, Karina (2015). "Acapulco en la segunda mitad del siglo XIX. ¿Estancamiento o desarrollo portuario?". En Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera. *El Mar: percepciones lecturas y contextos. Una mirada cultural a los entornos marítimos*. México, D.F.: UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas: Instituto Nacional de Antropología e Historia, pp. 267-287.
- Cabrales, Luis Felipe (2011). "Panorámicas urbanas mexicanas: representación del paisaje cultural del siglo XIX e inicios del XX", en prensa a publicarse en Enrique Florescano y Carlos Herrejón (coords.), *La formación geográfica de México*, México, CONACULTA.
- Calderón, José Antonio (1969). *Nueva cartografía de los puertos de Acapulco, Campeche y Veracruz*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- Cárdenas, Erika Patricia y Juan Jorge, Rodríguez (2012). "La transformación urbana de Puerto Vallarta, Jalisco". *Espacios Públicos*, Universidad Autónoma del Estado de México, año 15, n.34, pp. 208-230.
- Garibay, Ricardo (1979). *Acapulco*. México, Editorial Grijalbo.
- González, Virginia (1989). *Malaspina en Acapulco*. España, Turner Libros, S.A. y Espejo de Obsidiana, Ediciones, S.A., de C.V., El Instituto Guerrerense de Cultura, A.C., y el Gobierno del Estado de Guerrero.
- Harley, Brian (2005). "Hacia la deconstrucción del mapa", en *La nueva naturaleza de los mapas*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Hiernaux, Daniel (2010). "Acapulco: nuevos espacios y estilos de vida", en Hiernaux Daniel (coordinador), *Las segundas residencias en México: un balance*, México, Plaza y Valdés Editores y Universidad del Caribe, Colección Geografía, pp. 99-117.
- Humboldt, Alejandro (1985). *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*. México, Grupo Editorial Miguel Ángel Porrúa e Instituto Cultural Helénico.
- Machuca, Paulina (2015). "Fortuna de mar. Enfermedad y muerte en la carrera de Filipinas, siglo XVII". En Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera. *El Mar: percepciones lecturas y contextos. Una mirada cultural a los entornos marítimos*. México, D.F.: UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas: Instituto Nacional de Antropología e Historia, pp. 317-342.
- Mathes, Michael (1976). "Piratas en la Costa de Nueva Galicia en el siglo XVII". *Documentación Histórica Mexicana*, 6 Guadalajara, Librería Font.
- Mazón, Tomas (2001). *Sociología del turismo*. Madrid, Editorial Centro de Estudios Ramón Areces.
- Meyer, Bárbara (1988). "El Galeón de Acapulco". Instituto Nacional de Antropología e Historia. *El Galeón de Acapulco*. México, INAH, pp. 95-96.
- Olveda, Jaime (2011). *La costa de la Nueva Galicia. Conquista y colonización*. Zapopan, El Colegio de Jalisco.
- Oteiza, Tomás (1973). *Acapulco. La ciudad de las Naos de Oriente y de las sirenas modernas*. México, Editorial Diana.
- Pinzón, Guadalupe (2011). *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*. México, Universidad Nacional Autónoma de México e Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Ramírez, Juan Manuel 1986. "Turismo y medio ambiente: El caso de Acapulco", *Revista de Estudios*

Demográficos y Urbanos, pp. 479-512, <http://codex.colmex899/exlibrits/aleph> (consultada el 1 de agosto de 2013).

Ratzel, Friedrich (2009). Desde México. Apuntes de viaje de los años 1874 y 1875. México, Editorial Herder.

Sales, Oswald (2000). El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648. México, Plaza y Valdés.

Trabulse, Elías (1992). Cartografía del Pacífico 1522-1792. Javier Wimer. El Galeón del Pacífico. Acapulco-Manila 1565-1815. México, Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, pp. 41-65.

Yuste, Carmen (1992). "El galeón en la economía colonial". Javier Wimer. El Galeón del Pacífico. Acapulco-Manila 1565-1815. México, Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, pp. 91-111.