



**El puerto de Acapulco y su relevancia en la  
costa del Pacífico.  
1849 a 1870**

*Ana Laura López Torres*

*Julio 2024*

## **El puerto de Acapulco y su relevancia en la costa del Pacífico. 1849 a 1870**

**Resumen:** El siguiente trabajo busca difundir un período de la historia marítima del puerto de Acapulco, de 1849 a 1870. Esta temporalidad tiene como particularidad el auge de la famosa Fiebre del Oro, acontecimiento dado en California al finalizar la primera mitad del siglo XIX, este hecho tuvo un impacto significativo en diversos puertos de la costa del Pacífico, siendo uno de ellos, Acapulco.

Se busca poner sobre la mesa una línea de investigación que no ha sido explorada ni difundida completamente, pero que es necesario estudiarla para poder comprender los cambios que fue experimentado Acapulco, así como el papel que tuvo durante la segunda mitad del siglo XIX.

Cuando se habla del puerto de Acapulco durante el siglo XIX, es común que la memoria colectiva tenga presente lo acontecido durante la primera mitad de dicho siglo, esto ha dejado de lado un período de la historia de Acapulco que pareciera que no se ha estudiado y difundido con la misma atención que se le ha dado a otros, como ejemplo de ello podemos tener la llegada del Galeón de Manila durante el periodo novohispano, y posteriormente la famosa época dorada del puerto a mediados del siglo XX, cuando se perfila como un punto turístico a nivel nacional e internacional.

Cuando la palabras Historia y Acapulco se encuentran dentro de una misma oración, los dos sucesos mencionados con anterioridad son aquellos que se identifican con rapidez, es por ello que en búsqueda de respuestas para un periodo aparentemente olvidado, surgen las siguientes preguntas: ¿Qué sucedía en el puerto de Acapulco durante los primeros años de la segunda mitad del siglo XIX?, ¿Era un puerto olvidado y sin importancia en la larga costa del Pacífico mexicano, o fue relevante en dicha época?, ¿Se puede afirmar que gozó de cierta importancia, no solo a nivel regional y continental?.

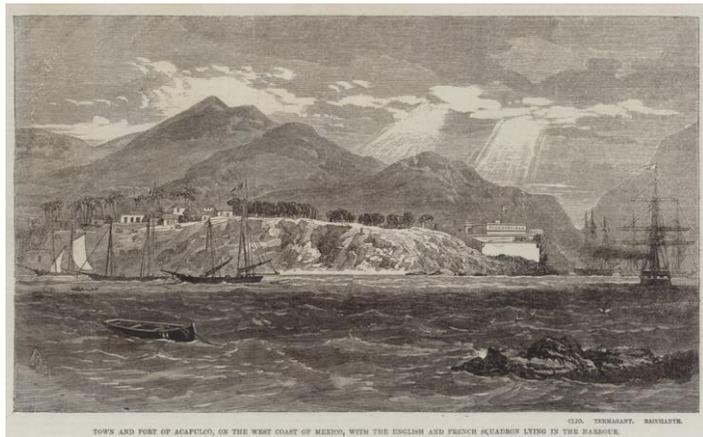
El responder estos cuestionamientos y difundir toda la información encontrada y recopilada es fundamental, ya que los trabajos de investigación que se han realizado sobre esta temática, temporalidad y espacialidad necesitan ser de dominio público —recalcando que las publicaciones con la temática de Acapulco durante estos años, son escasas, ya que ahí radica la importancia de la difusión de las mismas.

Así, se presenta el puerto de Acapulco durante el período que va de 1849 a 1870 como escenario de esta investigación. Para entender este segmento de la historia del puerto es necesario ir a las causas externas que tuvieron influencia sobre él y la manera en que este fue visto y utilizado tanto por nativos como por extranjeros, así como las repercusiones que esto trajo a la larga.

*Acapulco, during the last century the most important point on the Pacific Ocean, as well as the strongest, from the fact of its being the depot of treasure brought by the galleons from the East Indies, had in the present century [XIX] dwindled into complete insignificance, with no remnant of its former greatness, save its magnificent fortress, garrisoned, alas I by a few ragged, bare-legged Mexican soldiers.<sup>1</sup>*

El párrafo anterior, escrito por un viajero extranjero, bien puede resumir la razón por la cual es necesario realizar este trabajo de difusión; la mención de Acapulco de este viajero y de algunos otros, se enfoca en que la relevancia de Acapulco va de la mano con grandes sucesos históricos, en otras palabras, que el puerto existe solo sí hay un evento histórico de gran magnitud.

Ver la historia del puerto con ese enfoque simplista, nos lleva a la errónea idea de que Acapulco presenta movimiento durante el periodo novohispano -con el Galeón de Manila-, en el proceso de independencia, en el marco del estallido de el Plan de Ayutla y, finalmente, a mediados del Siglo XX, con su gran posicionamiento como destino turístico a nivel nacional e internacional.



Con este enfoque se dejan en el olvido muchos períodos de la historia del puerto, lo que lleva a la equivocada conclusión de que nada pasó, lo que trae consigo una mínima difusión y atención a estos años pasados por alto.

En la historia, los hechos históricos no están aislados, hay una relación entre ellos que permite que podamos explicarnos un suceso retomando el origen y/o importancia de otro. Este trabajo busca difundir cómo las consecuencias de la Fiebre del Oro -acontecimiento ocurrido en Estados Unidos- afectaron al puerto de Acapulco, demostrando que, en realidad, durante la segunda mitad del siglo XIX, en Acapulco existió una importante actividad comercial, y a la vez un nutrido tránsito de pasajeros entre San Francisco y Panamá.

## **CONTEXTO DE LA FIEBRE DEL ORO**

Para finales de la primera mitad del siglo XIX, las fronteras entre los Estados Unidos y México estaban pasando por un arduo proceso de definición, entre los habitantes que

---

<sup>1</sup> T. Robinson Warren, *Dust and Foam or, Three oceans and two continents being ten years' wandering in México, south America, sandwich islands, the East and West Indies, China, Philippines, Australia and Polynesia*. New York, 1859. pp. 227, 228.

*Acapulco, durante el siglo pasado el punto más importante del Océano Pacífico, así como el más fuerte, por ser depósito de tesoros traídos por los galeones de las Indias Orientales, se había reducido en el presente siglo [XIX] a completa insignificancia, sin ningún resto de su antigua grandeza, salvo su magnífica fortaleza, guarnecida, por desgracia, por unos pocos soldados mexicanos harapientos y con las piernas desnudas.*

quedaron en medio de las disputas por los territorios que una vez fueron mexicanos y que ahora pasaban a ser oficialmente estadounidenses, estaban los poderosos colonos que buscaban explotar los recursos para seguir amasando sus fortunas.

En este contexto es que la *Fiebre del Oro* tendrá su origen. Podemos entenderla cómo un fenómeno que se inició en 1848 y desencadenó una serie de cambios en la economía, las comunicaciones y el transporte a raíz del descubrimiento de oro en tierras californianas. Al correrse la voz de este hallazgo, pobladores estadounidenses y extranjeros se vieron atacados por esta “fiebre” y decidieron ir en búsqueda de este valioso metal, vislumbrando una oportunidad de mejora en sus vidas.

El enorme impacto que tuvo la Fiebre del Oro, es posible observarlo en la rapidez con que la población se incrementó en poco más de un lustro: “*los residentes angloamericanos de California numeraban alrededor de 13 000 en 1848, pero para 1854 eran ya cerca de 300 000*”<sup>2</sup>.

Dado que la noticia del descubrimiento de oro se extendió más allá de esta región del oeste de Estados Unidos, la ola de migrantes que ansiaban llegar a California necesitaba medios de transporte que les permitieran llegar desde la costa este a la costa oeste. En este tiempo es que la Pacific Mail Steamship Company adquirió gran importancia por ser la pionera en el transporte de correo, personas y carga.

El inesperado hallazgo de oro tendrá una serie de consecuencias que se reflejarán en el notable desarrollo de diversas ciudades de California, siendo San Francisco una de las principales:

*“La apertura del Pacífico en el siglo XIX ocurrió principalmente a través del puerto de San Francisco, que se consolidó como el núcleo más destacado de las comunicaciones y comercio entre los distintos centros urbanos localizados hacia el norte y sur del continente americano. [...] hacia el sur, con otros puertos del sur de California, México, Centroamérica y Sudamérica”*<sup>3</sup>.

Es necesario mencionar que al ir en declive la euforia por la Fiebre del Oro, las cifras de movilización de personas y mercancías se vieron disminuidas, esto se debió a diversos factores, entre ellos el que la fortuna prometida les llegó solamente a unos pocos y que los ciudadanos de California, al notar un incremento veloz de la población pronto buscaron la manera de cubrir sus necesidades, tanto mediante las importaciones como el desarrollo de la producción local de bienes de capital y de consumo, este cambio de enfoque -de buscadores de oro a comerciantes-, sacaron mayor provecho aquellos que contaron con el suficiente capital para invertir en la compra/venta de productos necesarios para la creciente población de California.

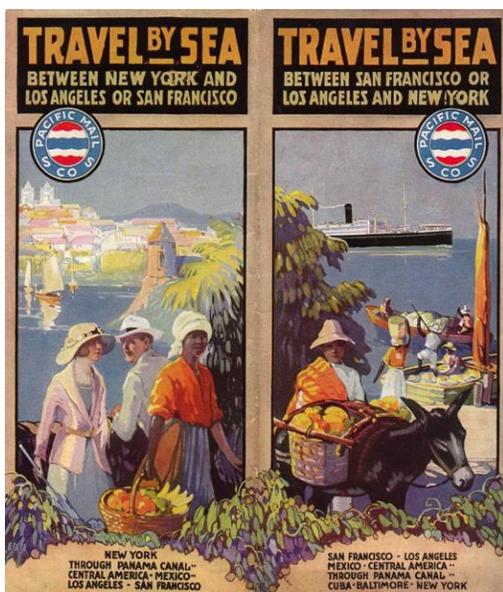
---

<sup>2</sup> David Vázquez, “La «Fiebre del oro» californiana en los puertos del Pacífico mexicano...” en *Oficio de Historia e interdisciplina*. 2023. P. 183.

<sup>3</sup> Karina Busto Ibarra, *El eje San Francisco – Panamá y la formación del Pacífico mexicano 1848 – 1927*, p. 392.

## Pacific Mail Steamship Company

*The history of the Pacific Mail Steam Ship Company (PMSSC) (1848-1925) is synonymous with that of San Francisco, where the line was based throughout most of its history. Its history is also synonymous with Gold Rush transportation and with Pacific Basin trade and migrations. [...] PMSSC was established in 1848 with lucrative U.S. mail contracts, and the first steamship to sail into San Francisco Bay was the PMSSC steamer CALIFORNIA, arriving on February 28, 1849.<sup>4</sup>*



Folleto de la Pacific Mail Steamship Company<sup>5</sup>

Al momento de crearse la Pacific Mail Steamship Company, su objetivo principal era el de transportar correo desde la costa de Nueva York —pasando por el Istmo de Panamá—, hasta su destino final: la costa de California; esta tarea se vería desplazada a segundo término cuando se tuvo que cubrir la necesidad de transporte de gran cantidad de personas que buscaban una manera eficaz, barata y rápida de llegar a la costa oeste de Estados Unidos.

Dado el contexto anterior, tomaremos tres actores principales y examinaremos la relación que hubo entre ellos: *Fiebre del Oro*, *Pacific Mail Steamship Company* y *Acapulco*, siendo este último el protagonista de este trabajo.

<sup>4</sup> Potash, Steve. *Pacific Mail Steamship Company Historical Essay*, 2024.

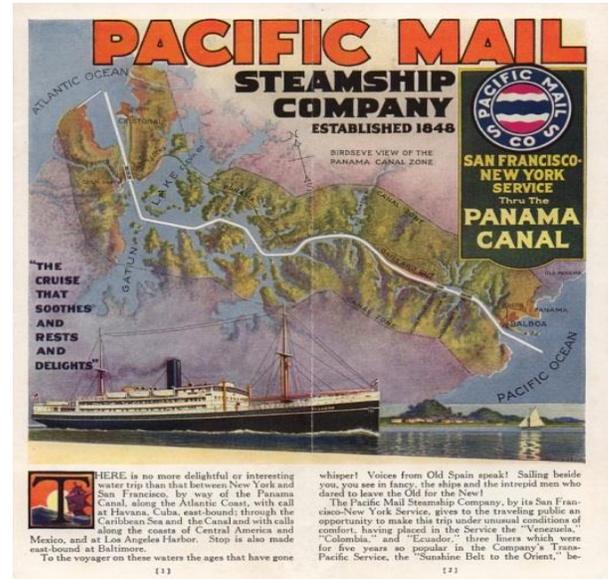
[https://www.foundsf.org/index.php?title=Pacific\\_Mail\\_Steamship\\_Company](https://www.foundsf.org/index.php?title=Pacific_Mail_Steamship_Company)

*La historia de Pacific Mail Steam Ship Company (PMSSC) (1848-1925) es sinónimo de la de San Francisco, donde tuvo su sede la línea durante la mayor parte de su historia. Su historia también es sinónimo del transporte de la fiebre del oro y del comercio y las migraciones de la cuenca del Pacífico. [...] PMSSC se estableció en 1848 con lucrativos contratos de correo en EE. UU., y el primer barco de vapor que navegó hacia la Bahía de San Francisco fue el vapor PMSSC CALIFORNIA, que llegó el 28 de febrero de 1849.*

<sup>5</sup> Maritime Timetable Images. *Pacific Mail Steamship Company*. 2024.

<https://www.timetableimages.com/maritime/images/pml23b.htm>

De manera sencilla entendamos esta relación como una serie de consecuencias a partir del estallido de la Fiebre del Oro, la cual traerá como resultado una migración desmedida hacia la parte suroeste de los Estados Unidos y pondrá a Acapulco en el mapa al convertirse en un punto de escala primordial. Dicho puerto será tomado como punto de referencia ya que serán principalmente los barcos de la PMSC los que recorrerán la ruta de California hacia Panamá y viceversa, convirtiéndose así, en una parada obligada para los barcos, ya que en este puerto se abastecerían tanto de alimentos como de combustible (para ello la compañía estableció una bodega de carbón).



Folleto de la Pacific Mail Steamship Company.<sup>6</sup>

Así como San Francisco está ligado a la historia de la PMSSC, pasará de igual manera con Acapulco, ya que su actividad durante este periodo fue de la mano con la llegada constante de embarcaciones, lo que desencadenó un comercio considerable, del cual supieron sacar provecho mexicanos y extranjeros<sup>7</sup>.

Vale la pena mencionar otras empresas que recorrieron el Pacífico al igual que la PMSSC, las más destacadas fueron:

- Occidental and Oriental s.s. Co.,
- Pacific Coast Steamship Company (PCSC)
- U.S. Mail Steamship Company

<sup>6</sup> Maritime Timetable Images. *Pacific Mail Steamship Company*. 2024. <https://www.timetableimages.com/maritime/images/pml23b.htm>

<sup>7</sup> *Los comerciantes, los agentes de la Pacific Mail y los cónsules estadounidenses jugaban un papel activo en Acapulco, generalmente estaban involucrados en actividades mercantiles, ya fuera como representantes o negociantes directos.*

Busto, *El espacio del Pacífico Mexicano...*, p. 300.

**Entrada y salida de embarcaciones al Puerto de Acapulco  
1849 - 1870**

Consultado en la Guía General de Fondos en Línea del Archivo General de la Nación  
<https://archivos.gob.mx/guiageneral/>

1856			
Nombre de embarcación	Procedencia / destino	Fecha	Información Completa
"Kaluna"	No se menciona	(Entradas y salidas) 31 de octubre 1856 al 12 noviembre 1856	<p><b>Archivo General de la Nación / Instituciones Gubernamentales: época moderna y contemporánea / Administración Pública Federal S. XIX / Gobernación Siglo XIX / Movimiento Marítimo, Pasaportes y Cartas de Seguridad (129) / Movimiento Marítimo. (129) / Costecador 8 / Volumen 36 /</b>  <b>Título:</b> Expediente 84  <b>Fecha(s):</b> 1856/10/31 - 1856/11/12., .  <b>Nivel de descripción:</b> Unidad documental compuesta (Expediente)  <b>Volumen y soporte:</b> Fojas: 367 - 370  <b>Productores:</b> ND  <b>Alcance y contenido:</b> Acapulco. Oficio de J. Agustín Marín, capitán del puerto de Acapulco a Juan Antonio de la Fuente, ministro de Relaciones Exteriores. Comunica que remite los estados generales de entradas y salidas de buques en ese puerto. Se incluyen las listas que contienen los nombres de los siguientes buques: "Kaluna", "Eliza", "Golden Age", "Far West", "Golden Gate", "Sonora", "Eclipse", "Edwin Flye", "Charist of Fam", "Monarck".</p>
"Eliza"	No se menciona		
"Golden Age"	No se menciona		
"Far West"	No se menciona		
"Golden Gate"	No se menciona		
"Sonora"	No se menciona		
"Eclipse"	No se menciona		
"Edwin Flye"	No se menciona		
"Charist of Fam"	No se menciona		
"Monarck"	No se menciona	(Entradas y Salidas) noviembre 1856	<p><b>Archivo General de la Nación / Instituciones Gubernamentales: época moderna y contemporánea / Administración Pública Federal S. XIX / Gobernación Siglo XIX / Movimiento Marítimo, Pasaportes y Cartas de Seguridad (129) / Movimiento Marítimo. (129) / Costecador 8 / Volumen 36 /</b>  <b>Título:</b> Expediente 87  <b>Fecha(s):</b> 1856/11/30., .  <b>Nivel de descripción:</b> Unidad documental compuesta (Expediente)  <b>Volumen y soporte:</b> Fojas: 362 - 366  <b>Productores:</b> ND  <b>Alcance y contenido:</b> Acapulco. Oficio de Ireneo Montaña, capitán del puerto de Altata a Luis de la Rosa, ministro de Relaciones Exteriores. Comunica que acompaña los estados generales de entradas y salidas de buques en ese puerto durante el mes de noviembre. Se adjuntan las listas que contienen los nombres de los siguientes buques: "Monark", "Golden Gate", "Eliza", "Sonora", "Edwin Flye", "John A. Parke", "Alciviades", "Golden Age", "Pearls", "Eliza".</p>
"Monarck"	No se menciona		
"Golden Gate"	No se menciona		
"Eliza"	No se menciona		
"Sonora"	No se menciona		
"Edwin Flye"	No se menciona		
"John A. Parke"	No se menciona		
"Alciviades"	No se menciona		
"Golden Age"	No se menciona		
"Pearls"	No se menciona		



Folleto de la Pacific Mail Steamship Company<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Maritime Timetable Images. *Pacific Mail Steamship Company*. 2024.  
<https://www.timetableimages.com/maritime/images/pml23b.htm>

## Acapulco como puerto estratégico en la segunda mitad del siglo XIX

Como hemos podido observar hasta el momento, la Fiebre del Oro que tuvo lugar en California a mediados del siglo XIX, trajo consigo una serie de cambios que se extendieron más allá de dicha región estadounidense, generando también que diversos puertos del Pacífico mexicano adquirieran relevancia, y su desarrollo despegara rápidamente cimentando sus bases como puertos principales. Al mismo tiempo, hubo puertos donde el impacto inicial fue bueno, pero con el correr del tiempo no lograron mantener ni superar la categoría en la que se habían posicionado<sup>9</sup>.

### Folleto de la Pacific Mail Steamship Company<sup>10</sup>

**PACIFIC MAIL STEAMSHIP COMPANY'S  
THROUGH LINE TO CALIFORNIA,**  
Touching at Mexican Ports, and carrying the U. S. Mail.  
**THROUGH IN TWENTY-TWO DAYS.**

Steamships on the Atlantic:  
ARIZONA,  
HENRY CHAUNCEY,  
NEW YORK,  
RISING STAR,  
OCEAN QUEEN,  
NORTHERN LIGHT,  
&c., &c.



Connecting on the Pacific with:  
GOLDEN CITY,  
CONSTITUTION,  
MONTANA,  
SACRAMENTO,  
GOLDEN AGE,  
ST. LOUIS,  
&c., &c.

One of the above large and splendid Steamships will leave Pier No. 42, North River, foot of Canal Street, at 12 o'clock, noon, on the 1st, 11th, and 21st of every month (except when those dates fall on Sunday, and then on the preceding Saturday), for ASPINWALL, connecting via Panama Railway, with one of the Company's Steamships from Panama for SAN FRANCISCO, touching at ACAPULCO. Those of the 1st touch at MANZANILLO.

Families in Second Cabin and Steerage taken at reduced passage rates.  
An allowance of sea-quarter on through rates to clergymen and their families, and school-teachers, going to practice their vocations.  
One hundred pounds baggage allowed to each adult. Baggage-Masters accompany baggage through, and attend to ladies and children without male protectors. Baggage received on the dock the day before sailing, from steamboats, railroads, and passengers who prefer to send down early.  
Departures of 1st and 21st connect with Steamers for SOUTH PACIFIC and CENTRAL AMERICAN PORTS.  
Departures of 11th of each month connect with the New Steam Line from Panama to AUSTRALIA and NEW ZEALAND.  
Through Tickets from New York to any of the ports above named furnished on application.  
The Company's New Line from San Francisco to Japan and China, carrying the U. S. Mail, is now in operation. Departure from New York of March 11th connects with Steamship "Colorado," leaving San Francisco April 2d, for ports in Japan and China.  
For Passage Tickets, or further information, apply at the Company's Ticket Office.  
On the Wharf, Pier 42, North River, foot of Canal Street, New York.  
F. R. BABY, Agent.

Ruth Mandujano en su trabajo *De la vela al vapor: la costa de México y la reconfiguración del Pacífico en el siglo XIX*, resalta la importancia que tuvieron algunos de los puertos mexicanos del Pacífico, esto por la ubicación tan conveniente de la que gozaban a lo largo del trayecto de California hacia Panamá y viceversa. Las embarcaciones paraban en estos puntos para poder cargar provisiones y productos como: comida, ropa, cigarros y alcohol.

Es importante señalar aquí que estas escalas incentivaron un comercio cada vez más favorecedor para los puertos del Pacífico mexicano, tanto en el aprovisionamiento de los barcos como en la venta de mercancías que se comercializaban en San Francisco<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> En el espacio del Pacífico mexicano se podrían detectar tres subsistemas. [...] La temporalidad y existencia de estos subsistemas y el desarrollo portuario, sin embargo, no fue igual en todos los casos. Se pueden distinguir periodos específicos en los que crecieron los puertos y además determinar cuáles tuvieron mayor jerarquía en el funcionamiento del sistema del Pacífico mexicano.

Karina Busto, *El espacio del Pacífico...* P. 160, 161

<sup>10</sup> The Huntington. *Pacific Mail Steamship Company's through line to California, touching at Mexican Ports, and carrying the U.S. Mail.* 2024. <https://hdl.huntington.org/digital/collection/p9539coll1/id/22010/>

<sup>11</sup> De acuerdo a la información que aportan los 187 documentos revisados de la aduana de San Francisco, en los cuatro años señalados hubo un tráfico intenso del litoral mexicano a San Francisco; en su mayor parte, las mercancías registradas legalmente procedían del área de San Blas-Tepic (59%), en segundo lugar, de

En Acapulco *Additionally, the mail and travellers coming overland from Mexico City, Veracruz and elsewhere used the port as a stopover where they could easily get transport to other Pacific ports. Moreover, the PMSS established a coaling station and permanent offices in Acapulco as early as 1849. Until 1872, when the Mexican government granted a subsidy to the PMSS for its steamers to stop at other Mexican ports, Acapulco remained the main Mexican harbour visited by its vessels*<sup>12</sup>.

Como bien menciona Mandujano, la Pacific Mail Steamship Company fue una pieza clave para Acapulco, al instalar un depósito de carbón que en esas décadas lo convirtió nuevamente en un puerto relevante de la costa del Pacífico mexicano. Aunado a ello: *la compañía tenía dos líneas, la mexicana, cuyos vapores debían hacer escala en Mazatlán, Manzanillo y Acapulco a la ida y a la vuelta, y en San Blas cuando tuvieran carga suficiente y pasajeros; y la línea “central americana”, que debía correr entre Panamá y Acapulco, tocando en Tonalá, San Benito, Salina Cruz y Puerto Ángel*<sup>13</sup>.

---

*Mazatlán (39%), y el resto de Guaymas, Acapulco, Manzanillo y La Paz. Asimismo, la mayor parte de los navíos que entonces llegaban de México habían partido de San Blas y Mazatlán. La composición general de este comercio era más bien simple, aunque de volúmenes relevantes: fueron artículos de consumo alimenticio, ropa y aperos para animales de trabajo. Entre los alimentos más demandados estuvieron las cebollas, maíz, huevos, frijoles, panocha (piloncillo), puercos, pavos, plátanos, chocolate, mezcal, naranjas, arroz y chiles. Se remitieron además cantidades menores de limones, membrillos, chorizos, pimienta, garbanzo, azúcar, manteca de cerdo, ajos, fideos, carne seca, pinole, etc. De ropa se enviaron fundamentalmente sarapes, cobijas, rebozos, mantillas, zapatos y botas. Entre los aperos para caballos hay una gran variedad de artículos, sobre todo procedentes de Guadalajara, Tepic y San Blas: látigos, riendas, frenos, espuelas, correones, sillas de montar, alforjas, estribos, cabestros, cintos, correllones de espuelas, fustes de madera y galvanizados, sogas, etc. El resto de los artículos se dirigían a satisfacer necesidades variadas, desde la de utensilios de cocina hasta las de fumar, leer, tocar música y medicarse. Destacan los cigarros, puros y mezcal. De los artículos varios es importante citar además los pies de cría para ganado y plantas.*

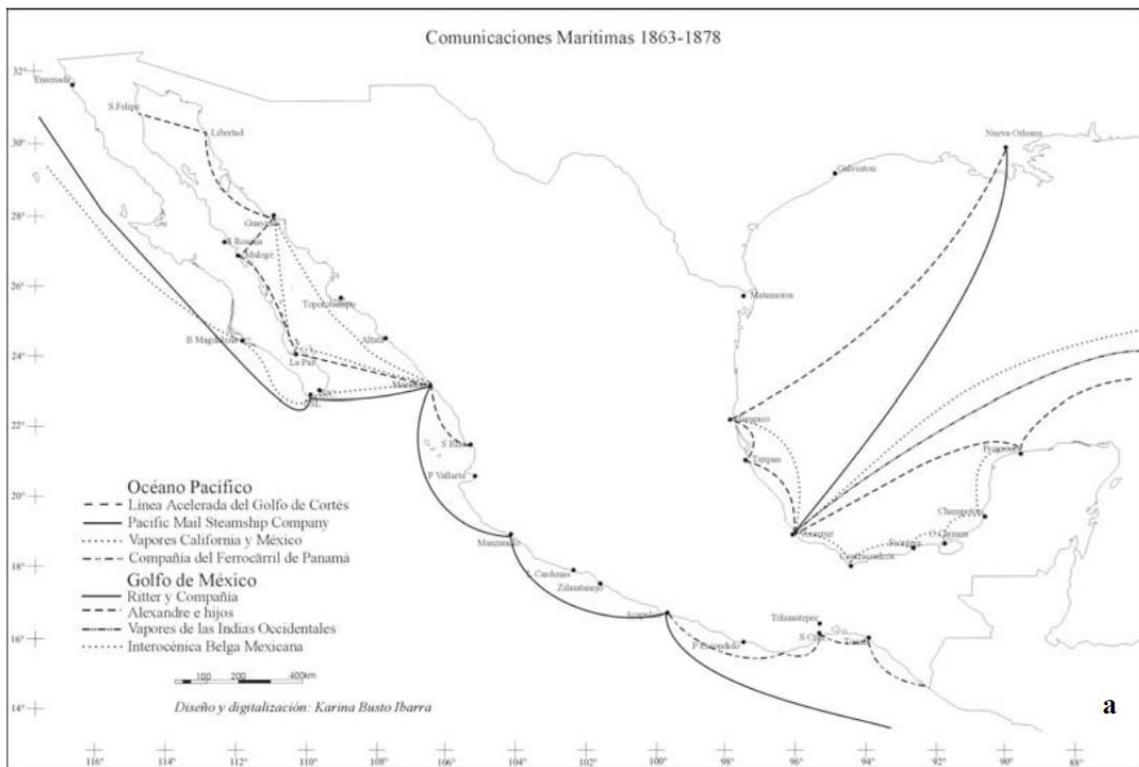
Inés Herrera, *Comercio y comerciantes de la costa del Pacífico mexicano a mediados del siglo XIX*, P. 130,131.

<sup>12</sup> Ruth Mandujano López, *From Sail to Steam: Coastal Mexico and the Reconfiguration of the Pacific in the Nineteenth Century*. P. 14

*Adicionalmente, el correo y los viajeros que llegaban por tierra desde la Ciudad de México, Veracruz y otros lugares utilizaban el puerto como escala donde podían conseguir transporte fácilmente a otros puertos del Pacífico. Además, el PMSS estableció una estación de carbón y oficinas permanentes en Acapulco ya en 1849. Hasta 1872, cuando el gobierno mexicano otorgó un subsidio al PMSS para que sus barcos de vapor hicieran escala en otros puertos mexicanos, Acapulco siguió siendo el principal puerto mexicano visitado por sus buques.*

<sup>13</sup> Karina Busto. *El espacio del Pacífico mexicano...* P. 74.

## EVOLUCIÓN DE LAS RUTAS MARITIMAS, 1863 - 1907<sup>14</sup>



Esto muestra a Acapulco como un puerto clave en el ir y venir de embarcaciones norteamericanas, lo que puede llevar a inferir, de manera apresurada, que esto provocó un desarrollo acelerado y de proporciones desmedidas, lo cual no fue exactamente lo sucedido. Para comprender de mejor manera el rango de importancia que tuvieron Acapulco y otros diferentes puertos del Pacífico, Karina Busto Ibarra realiza una clasificación de los puertos inmiscuidos en lo que ella denomina como el “Eje San Francisco – Panamá”, para esto toma en cuenta diversos aspectos como lo son la ubicación geográfica, condiciones sanitarias y de infraestructura, astilleros y una aduana marítima que se de abasto para el tráfico. A continuación, se presenta la clasificación propuesta por *Busto Ibarra*:

<sup>14</sup> Ibid., P. 57

CLASIFICACIÓN DE PUERTOS EN EL PACÍFICO MEXICANO

<i>Nodo</i>	<i>Localización geográfica</i>	<i>Salubridad</i>	<i>Comunicaciones e infraestructura portuaria</i>	<i>Comercio</i>	<i>Desarrollo industrial</i>	<i>Población y hinterland</i>	<i>Ejemplo</i>
Primario	Estratégica	Salubre	Diversidad de rutas marítimas internacionales Muelle o sistema de desembarque apropiado Alto movimiento marítimo de altura y cabotaje	Alto volumen de exportación y diversidad de productos Importación variada Sistema bancario	Variado o extensivo	Concentración de población alta Hinterland extenso	Mazatlán
Estratégico	Estratégica	Niveles de salubridad variable	Diversidad de rutas marítimas internacionales Muelle o sistema de desembarque apropiado Mediano movimiento marítimo de altura y cabotaje	Volumen bajo de exportaciones y diversidad limitada Importación variable	Escaso o nulo	Población baja o mediana Hinterland reducido	Acapulco Salina Cruz
Secundario	Neutral	Niveles de salubridad variable	Diversidad de rutas marítimas nacionales Muelle o sistema de desembarque apropiado Mediano movimiento marítimo de altura y alto movimiento de cabotaje	Volumen variable de exportaciones y diversidad limitada Importación limitada	Escaso o nulo	Concentración de población mediana Hinterland variable	Guaymas La Paz Manzanillo San Blas Santa Rosalía
Puerto de escala	No estratégica o neutral	Niveles de salubridad variable	Diversidad de rutas marítimas nacionales Escasas rutas marítimas internacionales Muelle o sistema de embarque apropiado Movimiento marítimo reducido	Volumen variable y diversidad muy limitada	Nulo	Población variable Hinterland reducido	Altata Bahía Magdalena Ensenada Topolobampo Puerto Ángel Tonalá San Benito

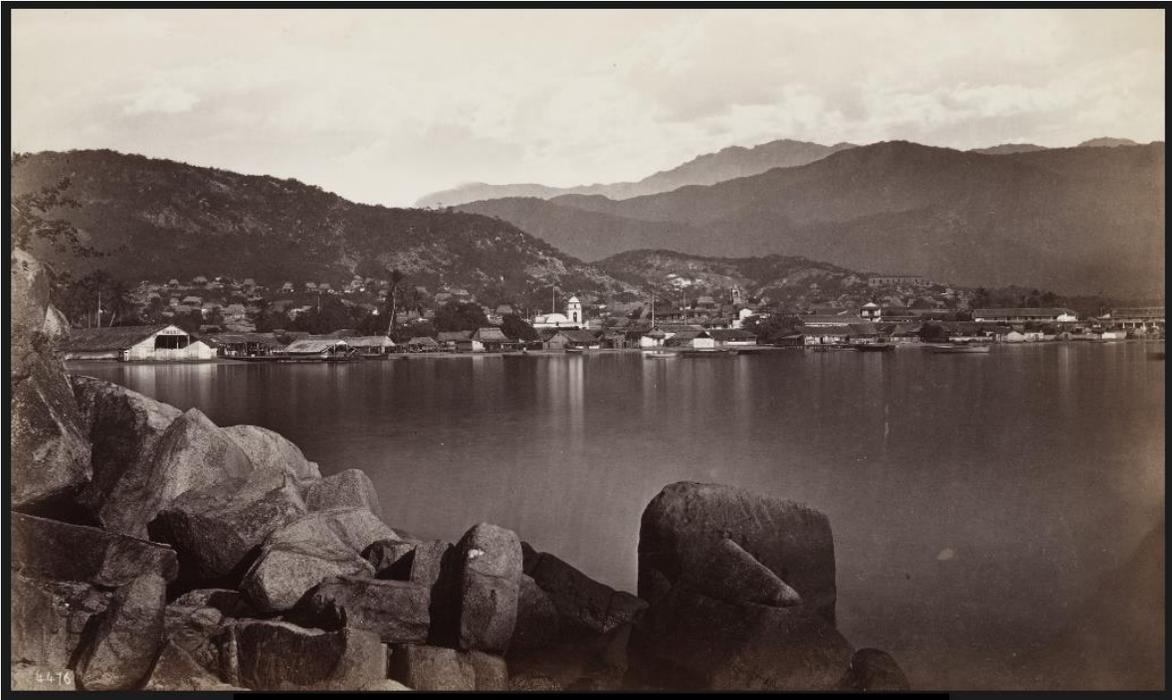
De esta manera:

*Panamá, Acapulco y Salina Cruz son sitios estratégicos por su relevancia en las comunicaciones internacionales. [...] Acapulco desde 1850 se transformó en un sitio de aprovisionamiento para las embarcaciones en su travesía por el Pacífico [...]. Estos puertos tienen una mayor confluencia de rutas globales, cuentan con un movimiento marítimo de altura y cabotaje mediano y un volumen y diversidad de exportaciones bajo, con importación variable. El desarrollo industrial es escaso o nulo, cuentan con una población baja y su infraestructura urbana es tardía, así como su hinterland reducido.*<sup>15</sup>

El puerto sin duda gozó de importancia, pero esta fue limitada; si tomamos como referencia las divisiones que plantea Busto podremos observar que las condiciones de Acapulco son insuficientes para ser catalogado como un puerto primario, dado que no se logró un crecimiento considerable, como ocurrió en Mazatlán o Manzanillo, siendo el primero del tipo primario y el otro de tipo secundario.

Asimismo, se señala que: *no se trata de un sistema estático, sino dinámico, que experimenta modificaciones a lo largo del periodo de estudio.*

<sup>15</sup> Karina Busto Ibarra, El eje San Francisco-Panamá y la formación de un sistema portuario en el Pacífico, 1848-1927” en: Yovana Celaya Nández (coord.), *Diálogos con una trayectoria intelectual: Marcello Carmagnani*, México: El Colegio de México, 2014, pp. 400.



Acapulco, 1875. Eadweard Muybridge

Vista de la Bahía del puerto de Acapulco, donde se puede apreciar la bodega de carbón de la Pacific Mail Steamship Company.<sup>16</sup>

Busto Ibarra, en su trabajo *Acapulco en la segunda mitad del siglo XIX. ¿Estancamiento o desarrollo portuario?*, incluye este mapa de su autoría, en el que se observa la ruta que seguían las embarcaciones que iban de California hacia Panamá y viceversa.

Se marca la ruta que partía de Nueva York y que bajaba hasta Aspinwall, donde se incorporaba a la Ruta con destino a San Francisco, señalando los puertos de mayor relevancia.

---

<sup>16</sup> National Gallery of Art, [Fotografía] 25 de julio de 2024. <https://www.nga.gov/collection/art-object-page.131743.html#provenance>

## RUTA DE NAVEGACIÓN EN EL PACÍFICO<sup>17</sup>



De acuerdo a lo mencionado en párrafos anteriores, el arribo de embarcaciones norteamericanas al puerto será el principal incentivo del movimiento económico en Acapulco, de esta forma, la población, tanto de los oriundos como de los extranjeros —ya fueran los que iban y venían como los que se asentaron— enlazaron la gran mayoría de sus actividades con la llegada de las embarcaciones; dado que estas traían consigo fuentes de trabajo y un notable intercambio comercial.

Véase si no:

*[...] 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. En los primeros años de la fiebre del oro de California era común que varias embarcaciones se encontraran al mismo tiempo en Acapulco. [...] 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.<sup>18</sup>*

El que la economía dependiera en buena parte de estas llegadas tenía como consecuencia que cuando la euforia del descubrimiento de Oro en California comenzó su declive, la cantidad de pasajeros e incluso de barcos disminuyeran, lo que tendría un impacto negativo en el desarrollo y la economía de Acapulco.

<sup>17</sup> Karina Busto Ibarra, *Acapulco en la segunda mitad del siglo XIX. ¿Estancamiento o desarrollo portuario?*, 270.

<sup>18</sup> *Ibid.*

Busto nos brinda datos sobre las principales demandas de las personas que desembarcaban, las cuales buscaban saciar necesidades básicas como alimento y un lugar donde pasar la noche, de ser necesario. Esta peculiar relación bien puede compararse con la Feria que se realizaba al llegar el Galeón de Manila; por lo menos en la primera década de la segunda mitad del siglo XIX. El que Acapulco fuera un puerto estratégico convocaba a una considerable cantidad de personas que incluso se movilizaban de pueblos cercanos para ofrecer productos y servicios, los cuales iban desde cargadores de lancha hasta agentes aduanales, lo que impulsó la especialización de los nativos en diversas actividades que les pudieran ser solicitadas en las breves visitas que realizaban los viajeros.

**PACIFIC MAIL STEAMSHIP CO.**

 **THE COMPANY'S STEAMERS WILL**  
sail as follows at 12 M:

..... **MAY 1**  
**For YOKOHAMA and HONGKONG.**

..... **CITY OF SAN FRANCISCO ..... APRIL 16**  
**For PANAMA and NEW YORK calling at MAZATLAN, SAN BLAS, MANZANILLO, and ACAPULCO, connecting at Acapulco with company's steamer for all Mexican and Central American ports south of Acapulco.**  
Tickets to and from Europe by any line for sale at the lowest rates.

..... **CITY OF NEW YORK ..... APRIL 26**  
**At 12 o'clock, noon,**  
**Or on arrival of the English Mails,**  
**For HONOLULU, KANDAVAU, AUCKLAND, SYDNEY and PORT CHALMERS.**  
\$10 additional is charged for passage in Upper Saloon.

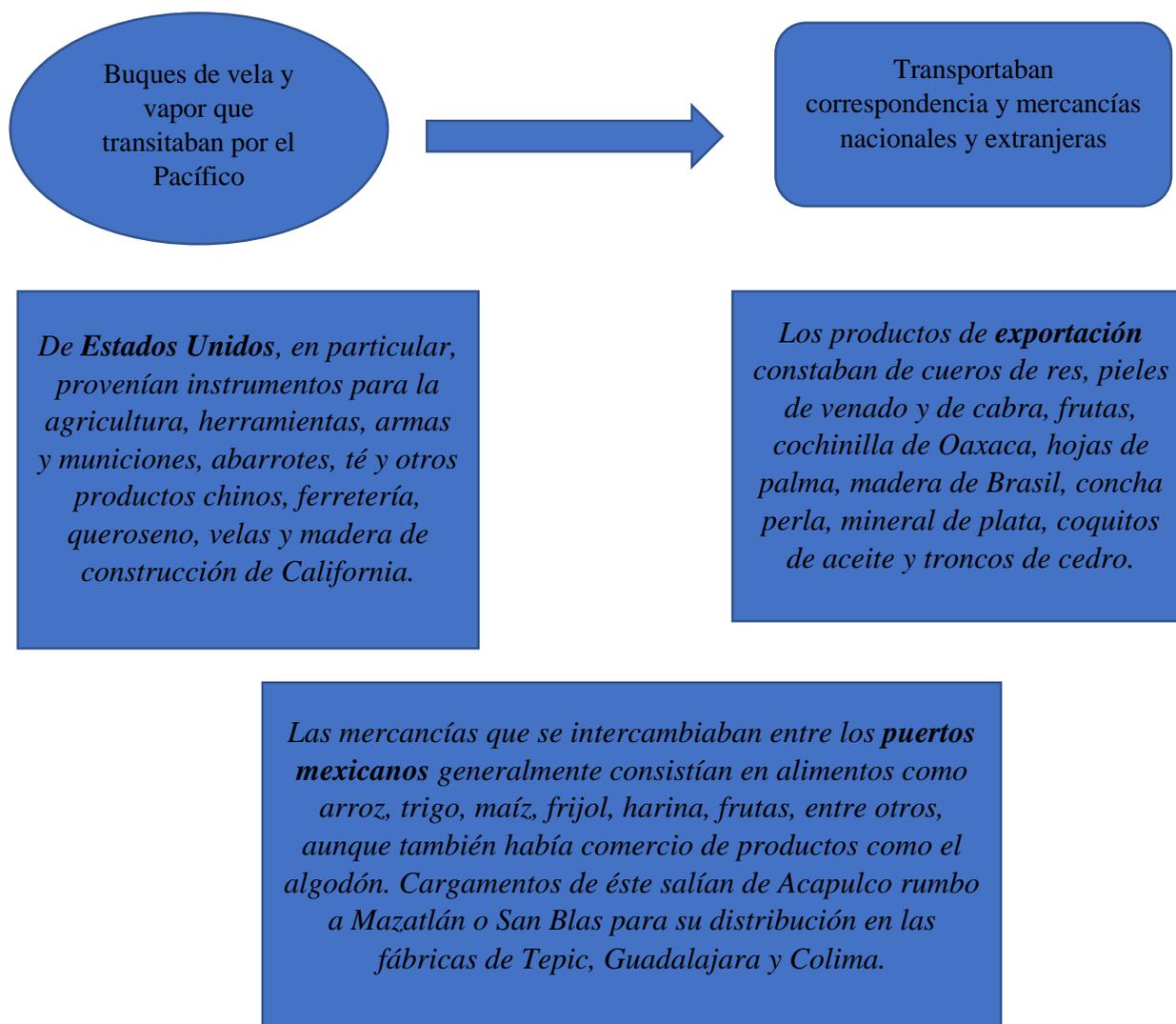
..... **DAKOTA... ..... APRIL 20**  
**For VICTORIA, PORT TOWNSEND, SEATTLE, TAOOMA and OLYMPIA, connecting at TAOOMA with Northern Pacific Railroad for PORTLAND, Oregon.**  
Tickets must be purchased before 11 A. M. on day of sailing.  
For freight or passage apply at the office corner First and Brannan streets.  
**WILLIAMS, BLANCHARD & CO., Agents.**

Servicios de transporte y traslado de mercancías y personas eran fuertes negocios, aunque, como menciona Busto “*los acapulqueños llevaban a los barcos diversos productos de la localidad para su venta a los transeúntes [sic], 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>19</sup>

El negocio de la hospedería no fue uno al que rápidamente se le invirtiera o se tomará como protagonista, lo cual es comprensible dado que era poco común que los pasajeros pasaran la noche en el puerto. Esta casi nula demanda de hospedaje, motivó más de un testimonio que señalara al hospedaje como poco cómodo, insalubre y de mala reputación.

<sup>19</sup> Karina Busto Ibarra, *Acapulco en la segunda mitad del siglo XIX. ¿Estancamiento o desarrollo portuario?* P. 272.

## PRODUCTOS QUE SE INTERCAMBIABAN ENTRE ESTADOS UNIDOS Y MÉXICO<sup>20</sup>



<sup>20</sup> Elaboración propia basada en Karina Busto, *El espacio del Pacífico mexicano...*, 208. p.p. 274-275

## TESTIMONIOS

Se presentan a continuación una serie de testimonios realizados por diferentes visitantes, los cuales plasman sus impresiones a su llegada al puerto de Acapulco durante la segunda mitad del siglo XIX.

Thomas Robinson Warren, en su obra *Dust and Foam; or three oceans and two continents; being ten years* publicada en 1859, narra varias de sus experiencias viajando a diferentes partes del mundo, así como las impresiones que dichos lugares le causaban. Su texto es de interés para esta investigación porque una de las razones que lo impulsan a viajar es precisamente la Fiebre del Oro, de la que él se señala como una de las primeras víctimas; también porque plasma una dura y racista mención del puerto de Acapulco, durante una escala que realizara mientras se encontraba rumbo a California:

*“El descubrimiento de California, sin embargo, fue decisivo para rescatarlo de cierta decadencia, convirtiéndose en el depósito de carbón y provisiones para las numerosas líneas de vapores que navegaban desde Panamá a San Francisco, improvisando así un comercio considerable, y los Acapulqueños, el pueblo más vil en México, se despertaron una mañana y volvieron a ser famosos. [...]”<sup>21</sup>.*



A NATIVE OF ACAPULCO

Robinson Warren informa que los vapores norteamericanos solían permanecer en promedio unas 12 horas; se llegó a contabilizar que eran de 1,000 a 1,500 los pasajeros que mensualmente visitaban el puerto, como consecuencia de esto hubo una buena derrama económica, pero al mismo tiempo el comportamiento de los extranjeros al llegar a ser un tanto incontrolable, llegaba a crear conflictos con los nativos.<sup>22</sup> También son señaladas las repercusiones de las escalas realizadas por los navíos: Acapulco fue puesto en la mira nuevamente como un punto estratégico, teniendo esto como consecuencia una reactivación económica para la población.

Robert F. Greeley, es otro personaje que al igual que Warren, dará su testimonio sobre la importancia que tenía para el puerto de Acapulco

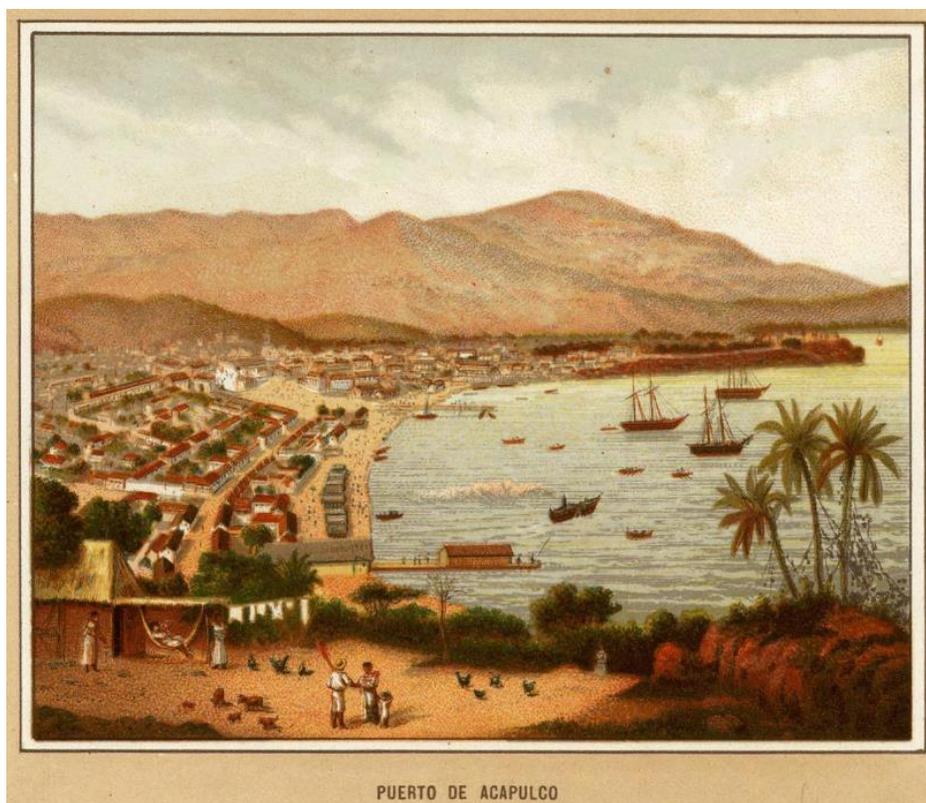
<sup>21</sup> T. Robinson Warren, *Dust and Foam or, Three oceans and two continents being ten years' wandering in México, south America, sandwich islands, the East and West Indies, China, Philippines, Australia and Polynesia* (New York:1859) pp. 227, 228.

<sup>22</sup> *Ibid.* 228

esta llegada regular de embarcaciones y cómo el sólo vislumbrar en el horizonte a un navío despertaba a los pobladores:

*“Por aburrido que sea el aspecto general de los asuntos, la escena de la llegada de un vapor a Acapulco es extremadamente animada. Algún mago parece haber agitado su varita sobre el lugar; la vieja ciudad se sacude de su letargo; los habitantes parten del letargo en el que transcurre al menos la mitad de su tiempo; y la playa frente a la pequeña ciudad anticuada está repleta de una colección de humanidad tan extraña como nunca se presentó a los ojos del viajero.”*<sup>23</sup>

Al estudiar la historia, sabemos que nos enfrentamos a un mundo plagado de subjetividades, ya que todo lo que nos llega puede estar sesgado por diferentes motivos; teniendo esto en claro, el valor de los testimonios queda evidenciado en este trabajo, ya que serán una de sus fuentes principales.



**Antonio García Cubas, 1885<sup>24</sup>**

En el relato de Marie Giovanni —quien se cree que en realidad fue Madame Callegarie—; las razones que tuvo esta dama para pisar el puerto de Acapulco reflejan precisamente la esencia de este escrito; y es que llega de San Francisco en marzo de 1854, con motivos de

---

<sup>23</sup> Robert F. Greeley, Escenas de Acapulco, 1871

<sup>24</sup> Libery of Congress, Blogs. *Worlds Revealed Geography & Maps at the Library of Congress “Acapulco”*. 2024

<https://blogs.loc.gov/maps/2024/03/antonio-garcia-cubas-and-his-remarkable-atlas-of-mexico/>

negocios. La descripción que realiza del puerto es fuerte y directa; señala a Acapulco como un lugar intrascendente, culpando tanto a causas naturales como sociales:

*“[...] Como en materia de hoteles no existen en Acapulco más que horribles tugurios, el capitán se había encargado de mi alojamiento, y me condujo a la agencia de la línea de Panamá [...]. Apenas desembarcados nos dimos cuenta de que ocurría algo nuevo. ¿Era la fiebre amarilla? ¿Era un temblor de tierra? ¿Era un pronunciamiento? ¿En medio de cuál de esos tres azores [sic] de México habíamos caído? El ruido del tambor y el movimiento de la población no nos dejaron, al cabo de unos instantes, ninguna duda: habíamos caído en pleno **pronunciamiento**. De los tres azores era, al mismo tiempo, el menos mortal y el más curioso”<sup>25</sup>.*

Para mala suerte de nuestra testigo, su arribo al puerto coincidió precisamente con el estallido de la Revolución de Ayutla, movimiento que tenía como principal objetivo el desconocer el tiránico gobierno del general Antonio López de Santa Anna; esta revolución tuvo impacto en Acapulco dada la cercanía con Ayutla, así como también por el punto estratégico que implicaba el puerto en sí mismo.

Sin embargo, aunque en buena parte de la población reinaba el caos ante este suceso, Marie Giovanne describe el Acapulco que va pasando ante sus ojos, con una arquitectura que es construida con el objetivo de soportar movimientos telúricos típicos de la zona, así como señalando que la población no superaba los ocho mil habitantes.

Otro dato que sin lugar a dudas es clave, es el siguiente:

*“Advertido de nuestra llegada por el cañón del streamer, el representante de la compañía acudió a nuestro encuentro y, mientras sus empleados vigilaban el cargamento de carbón que debía dar aliento al L-Stewens para continuar su camino hasta Panamá, se hacían los honores de la recepción a otros pasajeros americanos, amigos y conocidos del capitán, y me instalaron a mí en el apartamento que mister Tyler ponía graciosamente a mi disposición. Tres horas después el steamer volvía a ponerse en marcha y continuaba su camino. [...]”<sup>26</sup>.*

Marie Giovanne no tiene piedad al señalar al puerto como un lugar carente de importancia, pero es su mismo testimonio el que, más de un siglo después, nos es de utilidad para reconocer la importancia del puerto de Acapulco frente a los constantes viajes que realizaban compañías navieras estadounidenses cuyos destinos finales eran San Francisco o Panamá.

En el apartado de *ingleses y alemanes, belgas e italianos*, del libro *Los extranjeros en México y los mexicanos en el extranjero, 1821-1970* de Moisés González Navarro, se dan cifras sobre la cantidad de extranjeros que había en México al inicio de la segunda mitad del siglo XIX. De dichos datos hay que prestar atención al que señala que extranjeros asiáticos tenían una presencia considerable en Acapulco, señalándoseles como dueños de hoteles, los cuales, según testimonios como el de Madame Callegarie, eran más bien tugurios.

---

<sup>25</sup> José Iturriaga de la Fuente, *Viajeros extranjeros en Guerrero*, p. 210.

<sup>26</sup> *Ibid.* P. 212

*Según una estimación de 1852 había 5 412 extranjeros en toda la república. [...] Los más numerosos eran los españoles: 3 047 (56.3% del total); 803 franceses (14.8%); 397 norteamericanos figuraban en el quinto lugar (7.3%); muchos menos eran los 33 hispanoamericanos (0.6%). Es curioso que esa estadística no haya incluido a ningún asiático, pues se sabe por otras fuentes de la existencia de varios chinos en la costa del Pacífico; se sabe que había 20 en Mazatlán, y que tanto en este puerto como en Acapulco eran dueños de hoteles y se habían casado con mexicanas.<sup>27</sup>*

Hablando sobre el gran movimiento migratorio que se dio a raíz de la fiebre del oro y de las diferentes rutas que se utilizaban para llegar a California, Moisés Gonzalez dice lo siguiente sobre el puerto de Acapulco, aproximadamente al comienzo de la segunda mitad del siglo XIX:

*[...] La belleza de este puerto, uno de los más bellos del mundo, fue muy alabada, pero muy criticados su intenso calor y su insalubridad. Gracias a su gran profundidad, buques de gran calado llegaban hasta muy cerca de la playa; la bahía podía recibir hasta mil barcos y lo más notable es que quien llegaba por tierras podía imaginar que se trataba de un lago de montaña. Como Acapulco estaba formado por unas cuantas casas de piedra y de adobe, sorprendía que pese al inmenso número de viajeros no se hubiera modernizado, acaso por la desconfianza del gobierno para recibir extranjeros. Los forasteros juzgaban perezosos a los acapulqueños porque se limitaban a cultivar 20 o 30 cocoteros, suficientes para sostener una familia. Con el descubrimiento del oro en California aumentaron los ingresos del puerto por la venta de frutas tropicales, el pago del traslado de los pasajeros a la playa y por la prostitución.<sup>28</sup>*

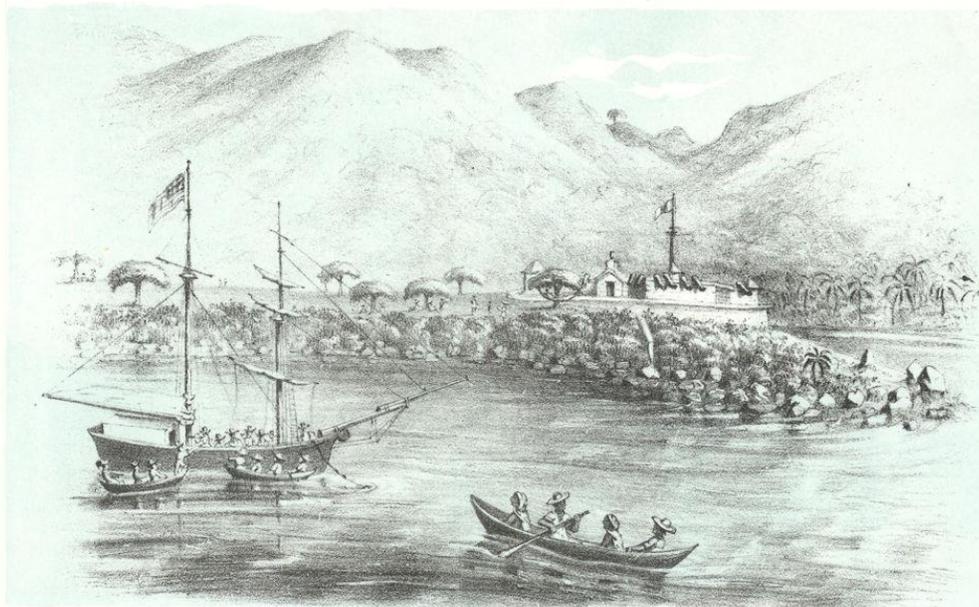
---

<sup>27</sup> Moisés González Navarro, *Los Extranjeros en México y los mexicanos en el extranjero 1821-1970. Volumen 1 (1821-1867)*. P. 365

<sup>28</sup> *Ibid.* P. 400

El autor incluso señala esta dualidad que se da entre los cumplidos y las críticas que recibía Acapulco; algunos que sin lugar a duda podían ser corregidos, pero otros se salían de las posibilidades de los habitantes para modificarlos, como lo es el clima y los temblores de tierra.

Es notorio que cada visitante forjó su propia opinión sobre el puerto, pero hay un punto de convergencia en lo relativo al movimiento que se desataba ante la llegada de una embarcación, esto es una muestra de la importancia del puerto como escala para los barcos.



CASTLE AT ACAPULCO.

“Castillo de Acapulco”, México  
Litografía de George Cooper, 1853<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> Estos grabados representan el largo y arduo viaje desde la costa este de los Estados Unidos hasta las ciudades de la fiebre del oro de California durante 1849 a través de Jamaica, Nicaragua, Panamá y Baja California por el buscador John M. Letts, acompañado por el artista George Cooper.

Antique Maps and Prints. *Acapulco*. 2024. <https://www.antiquemapsandprints.com/categories/prints-and-maps-by-country/south-central-america-latin-america/mexico/product/-market-place-acapulco-mexico-lithograph-by-george-cooper-1853-old-print/P-6-073180~P-6-073180>

¿Qué sucedía en Acapulco durante la segunda mitad del siglo XIX? ¿Fue un puerto olvidado a lo largo de la costa del Pacífico mexicano o, por el contrario, fue asiento de una intensa actividad comercial, por cierto, en cierta medida al margen del desarrollo de otras regiones del resto del país?



"Acapulco", México.  
Litografía de George Cooper, 1853<sup>30</sup>

Responder estas preguntas, implica una mención obligada de la Fiebre del Oro estadounidense y de la Pacific Mail Steamship Company, del impacto que tuvieron y del consecuente movimiento marítimo. Llegar a estas respuestas hizo *evidente* la poca atención que se le ha dado a ciertos períodos de la historia de Acapulco, no solo en cuanto a trabajos de investigación, sino también en cuanto a la poca difusión dada a los existentes.

En 1848, California se verá sacudida por la Fiebre del Oro —acontecimiento que se produjo ante el impacto provocado por la noticia del hallazgo de este mineral en dicho estado—, lo que para nacionales y extranjeros fue traducido como la posibilidad de lograr una fortuna sin precedentes. Este “mal”, que en un primer momento pareciera afectar una zona muy específica, pronto fue expandiéndose con gran velocidad, de esta forma sus consecuencias se sentirán en diferentes puntos del continente americano, siendo los principales la costa del Pacífico mexicano y Panamá.

El papel que jugó en este acontecimiento la Pacific Mail Steamship Company al ejercer su tarea de transportar el correo, pasajeros, combustible y artículos procedentes de la costa este de Estados Unidos, los cuales llegaban a Panamá, lugar donde la compañía los embarcaba con destino hacía San Francisco; sin lugar a dudas es responsable de que Acapulco, gracias a su ubicación, se convirtiera en un punto estratégico y de abastecimiento, al grado que la PMSC construye una bodega de carbón para que sus embarcaciones se abastezcan.

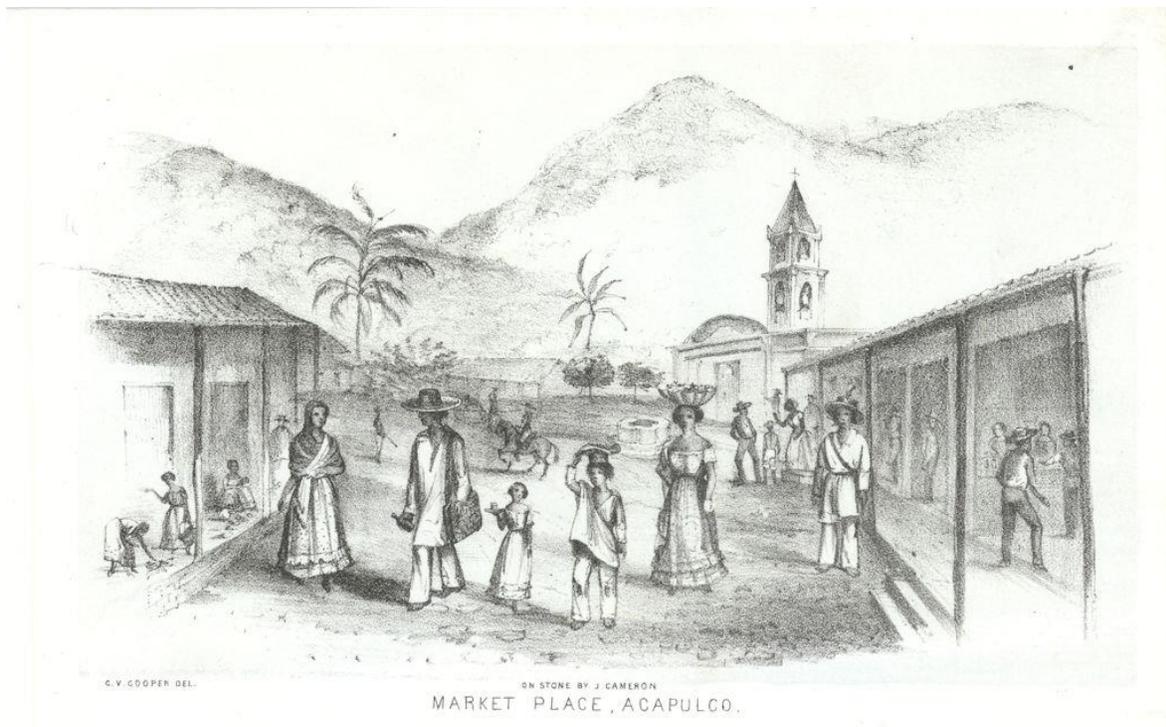
El ir y venir de barcos con pasajeros, tuvo repercusiones favorables en el ámbito económico, puesto que los habitantes ofrecían productos nativos de la región a cambio de dinero; estos impactos positivos fueron mucho más visibles en los primeros años de la Fiebre del Oro, cuando la población californiana aumentó de manera significativa.

---

<sup>30</sup> Ver la nota 24.

Al pasar los años, el desencanto que sufrieron los buscadores de oro, así como el hecho de que la población de California logró satisfacer sus necesidades básicas, tuvo consecuencias no tan favorables en buena parte de los puertos mexicanos del Pacífico, entre ellos Acapulco.

Los testimonios de diferentes viajeros que tuvieron la oportunidad de visitar el puerto durante estos años, aportan una perspectiva de Acapulco y de sus habitantes que complementa el panorama. Las declaraciones oscilan entre cumplidos hacia la belleza propia del puerto seguidos de una fuerte crítica hacia las condiciones insalubres de la zona, así como al estilo de vida y comportamiento de los acapulqueños.



"Mercado en Acapulco", México.  
Litografía de George Cooper, 1853<sup>31</sup>

Se debe destacar que a lo largo de este trabajo las imágenes fueron una pieza clave, con ellas se logró una visualización mucho más clara del puerto de Acapulco ya que se complementan con lo descrito en las diferentes investigaciones, así como también nos permite tener otra perspectiva del panorama del puerto en la temporalidad señalada. Se puede resaltar la fotografía que realizó Eadweard Muybridge y cómo en ella es posible observar la famosa bodega de carbón que estableció la PMSC, la cual sirve también como una fuente de información.

El poco conocimiento que un sector de la población tiene de estas imágenes y del contexto que las rodea, nos lleva nuevamente a no perder de vista la importancia de crear un vínculo

---

<sup>31</sup> Ver la nota 24.

entre ella y el conocimiento histórico del lugar que habitan. Este distanciamiento sin duda es una de las distintas explicaciones de por qué este periodo ha permanecido un tanto olvidado.

La intención de este trabajo va más allá de solo difundir mediante un escrito este periodo de la historia del puerto de Acapulco; se fundamenta en la intención de montar una exposición museográfica que permita al visitante del Museo Histórico Naval de Acapulco, -quienes en su mayoría son pobladores del puerto y del estado de Guerrero, así como también turistas nacionales e internacionales-, poder acercarse a estos sucesos de una manera más dinámica permitiendo que el público se informe al leer y observar lo referente a la situación de Acapulco durante la segunda mitad del siglo XIX, de esta forma se podrá lograr una comprensión más clara de la constante evolución de dicho lugar.

Quedan diferentes líneas de investigación por explorar, con este escrito se hace un llamado de atención para atenderlo, ya que muchos de ellos han sido abordados de manera mínima o nula.

## REFERENCIAS

Antique Maps and Prints. *Acapulco*. 2024.

<https://www.antiquemapsandprints.com/categories/prints-and-maps-by-country/south-central-america-latin-america/mexico/product/-market-place-acapulco-mexico-lithograph-by-george-cooper-1853-old-print/P-6-073180~P-6-073180>

Busto, Karina. 2008. *El espacio del Pacífico Mexicano: puertos, rutas, navegación y redes comerciales, 1848-1927*. Tesis de Doctorado. Colegio de México. México.

Busto, Karina. 2015. *Acapulco en la segunda mitad del siglo XIX en. ¿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, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas: Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Busto, Karina. 2014. *El eje San Francisco-Panamá y la formación de un sistema portuario en el Pacífico, 1848-1927* en: Yovana Celaya Nández (coord.), *Diálogos con una trayectoria intelectual: Marcello Carmagnani*, México: El Colegio de México.

Cárdenas, E. (2016). *Acapulco, Guerrero a través de los siglos*. El Colegio de Jalisco.

Greeley, Robert, 1871. *Scenes in Acapulco*.

Herrera, Inés. 1988. *Comercio y comerciantes de la Costa del Pacífico mexicano a mediados del siglo XIX*. *Historias*, (20), 129–136. Recuperado a partir de <https://revistas.inah.gob.mx/index.php/historias/article/view/14909>

Iturriaga, J. *Viajeros extranjeros en Guerrero*. D.F.

González, Moisés. 1999. *Los Extranjeros en México y los mexicanos en el extranjero 1821-1970. Volumen 1 (1821-1867)*.

Libery of Congress, Blogs. *Worlds Revealed Geography & Maps at the Library of Congress “Acapulco”*. 2024.

<https://blogs.loc.gov/maps/2024/03/antonio-garcia-cubas-and-his-remarkable-atlas-of-mexico/>

Mandujano, Ruth. 2010. *From sail to steam: coastal Mexico and the reconfiguration of the Pacific in the Nineteenth Century*. *International Journal of Maritime History*, XXII, No. 2.

Maritime Heritage. *Pacific Mail Steamship Company*. 2024.

<https://www.maritimeheritage.org/inport/images/DAC-Pacific-Mail-13April1877.jpg>

Maritime Timetable Images. *Pacific Mail Steamship Company*. 2024.

<https://www.timetableimages.com/maritime/images/pml23b.htm>

National Gallery of Art. *Acapulco*. 2024.

<https://www.nga.gov/collection/art-object-page.131743.html#provenance>

Potash, Steve. *Pacific Mail Steamship Company Historical Essay*, 2024.

[https://www.foundsf.org/index.php?title=Pacific\\_Mail\\_Steamship\\_Company](https://www.foundsf.org/index.php?title=Pacific_Mail_Steamship_Company)

Robinson, T. 1859. *Dust and Foam or, Three oceans and two continents being ten years' wandering in México, south America, sandwich islands, the East and West Indies, China, Philippines, Australia and Polynesia*. New York.

The Huntington. *Pacific Mail Steamship Company's through line to California, touching at Mexican Ports, and carrying the U.S. Mail*. 2024.

<https://hdl.huntington.org/digital/collection/p9539coll1/id/22010/>

Vázquez, David. 2022. *La "fiebre de oro" californiana en los puertos del Pacífico mexicano: acercamiento a la dinamización marítima y comercial de unos cuantos años, 1850-1852*. Oficio. Revista de Historia e Interdisciplina, núm. 16 | enero-junio 2023.