



Ciencia Latina
Internacional

Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, Ciudad de México, México.
ISSN 2707-2207 / ISSN 2707-2215 (en línea), marzo-abril 2024,
Volumen 8, Número 2.

https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i2

**LA ECONOMÍA AZUL EN ACAPULCO:
DESDE EL GALEÓN DE MANILA AL
DESARROLLO TURÍSTICO**

**BLUE ECONOMY IN ACAPULCO:
FROM MANILA GALLEON TO TOURISM DEVELOPMENT**

Dr. Miguel Angel Cruz Vicente
Universidad Autónoma de Guerrero, México

Dra. Guadalupe Olivia Ortega Ramírez
Universidad Autónoma de Guerrero, México

Dr. José Luis Montesillo Cedillo
Universidad Autónoma del Estado de México, México

DOI: https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i2.10555

La Economía Azul en Acapulco: Desde el Galeón de Manila al Desarrollo Turístico

Dr. Miguel Angel Cruz Vicente¹
miguelcruz_vicente@hotmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-8401-0406>
Facultad de Turismo
Universidad Autónoma de Guerrero
México

Dra. Guadalupe Olivia Ortega Ramírez
ortega.olivia@yahoo.com
<https://orcid.org/0000-0001-7087-182X>
Facultad de Turismo
Universidad Autónoma de Guerrero
México

Dr. José Luis Montesillo Cedillo
jlmontesillo@uaemex.mx
<https://orcid.org/0000-0001-9605-8001>
Universidad Autónoma del Estado de México
CIME
México

RESUMEN

La economía azul tiene un espectro muy amplio, va desde las actividades económicas que se realizan en los océanos, mares y costas; incluyendo las ambientales. Su estudio y análisis es importante para el desarrollo económico de Acapulco, ya que fue y es la palanca que impulsó y sigue generando ingresos monetarios para la población local, es el espacio donde se realiza su principal actividad económica: el turismo; el cual mantiene a la población activa. Por este motivo, es importante analizar los aportes que, a través del tiempo, la economía azul ha realizado para el beneficio de la comunidad. La indagación es documental e histórica; se realizaron dos segmentaciones 1) cómo centro de distribución de mercancías y 2) primer destino turístico de playa en la historia contemporánea del turismo en México. Como nodo comercial duró 250 años y fue la primera red de intercambio de mercancías más grande del mundo, sin embargo, la mercantilización de la playa está teniendo consecuencias adversas y altos niveles de contaminación, derivado del turismo masificado, por tal motivo, es importante su cuidado a partir de la implementación de medidas de protección, provocando con ello el cuidado del ecosistema marino base del estudio de la economía azul.

Palabras clave: Acapulco, desarrollo turístico, economía azul, Nao de China

¹ Autor principal.
Correspondencia: miguelcruz_vicente@hotmail.com

Blue Economy in Acapulco: From Manila Galleon to Tourism Development

ABSTRACT

The blue economy has a very broad spectrum, ranging from economic activities carried out in the oceans, seas and coasts; including environmental ones. Understanding and analyzing it is essential for the economic progress of Acapulco, as it has been a key factor in generating financial resources for the local community. Tourism stands out as the primary economic driver in the region, ensuring continuous engagement of the population. For this reason, it is important to analyze the contributions that, over time, the blue economy has made for the benefit of the community. The investigation is documentary and historical; revealing two distinct segments: 1) serving as a hub for merchandise distribution and 2) being the first beach to emerge as a tourist destination in the contemporary history of tourism in Mexico. It has functioned as a center of trade for 250 years and has established itself as the largest network of trade in the world. Nevertheless, the commercialization of the beach has led to negative repercussions and increased pollution levels due to mass tourism. Therefore, it is crucial to implement protective measures to safeguard the marine ecosystem, which forms the foundation of the blue economy study.

Keywords: Acapulco, tourism development, blue economy, Nao de China

*Artículo recibido 20 febrero 2024
Aceptado para publicación: 25 marzo 2024*



INTRODUCCIÓN

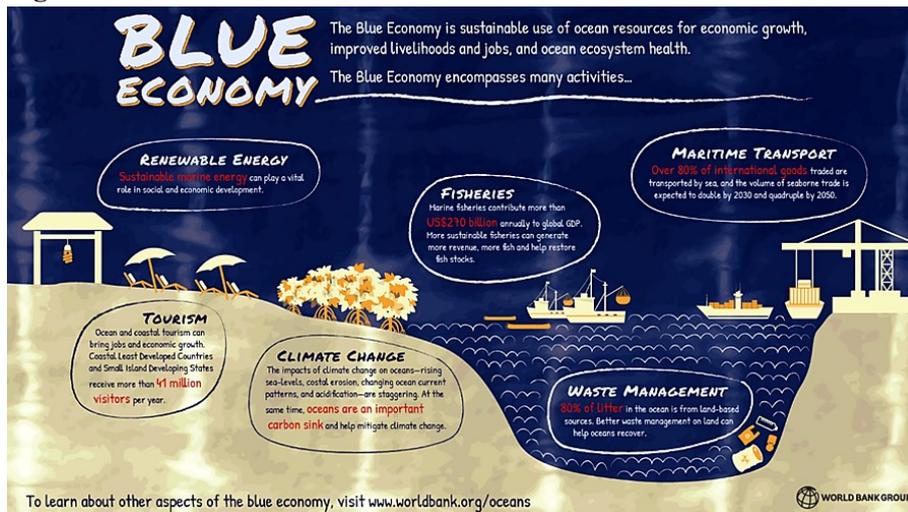
La importancia de la conservación de los océanos, mares y zonas costeras fue un tema nodal en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible celebrada en Brasil en 2012, la cual es conocida como Río+20, y (posteriormente) reforzada en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible en su catorceavo objetivo “Vida Submarina” por la importancia económica que representa la economía de los océanos. De acuerdo con Smith-Godfrey (2016), el concepto de “Economía de los Océanos” o “Economía Azul” se originó en Río+20 (p. 2), sin embargo, un antecedente de la Economía Azul (EA) se circunscribe al desarrollo, exposición y argumentación realizada por Gunter Pauli (2010), aunque desde la prehistoria se tiene conocimiento que los océanos y mares han jugado un papel fundamental en el desarrollo económico mundial.

La finalidad de Gunter Pauli en la EA es fomentar un modelo económico que tenga como eje central el respeto por el medio ambiente (Crespo, 2023). La adopción generalizada del marco propuesto en la EA proporciona un fundamento sólido para la implementación de la agenda programática en la “Convención sobre la Diversidad Biológica”, propuesta en la Cumbre de la Tierra de 1992 en Río de Janeiro (Gunter, 2010). La EA de Gunter Pauli es una escuela de pensamiento dentro de la economía circular (Ellen MacArthur Foundation, 2023), la cual forma parte (junto con la economía social y solidaria, economía de los cuidados, economía feminista, economía comunitaria, entre otras) de las propuestas de transformación de la cosmovisión económica a partir de la agudización de las contradicciones del modelo neoliberal.

La EA de Gunter Pauli no recicla, regenera, no produce emisiones ni residuos; sustentada en diversos principios donde se promueven Iniciativas e Investigaciones sobre Emisiones Cero (ZERI, por sus siglas en inglés de Zero Emmissions Research and Initiatives), como un modelo de negocios armónico con la naturaleza (The blue economy, 2023). Con la implementación de la EA de Gunter Pauli se propone la recuperación de los ecosistemas. Por el otro lado tenemos el estudio de la economía de los océanos renombrada también como economía azul, tema relevante en la conferencia de Río+20 por el aporte que realizan a la economía las diferentes actividades que se originan y desarrollan en los océanos, mares y zonas costeras. De acuerdo con Smith-Godfrey (2016), el Banco Mundial, en el documento “Complexity in Small Island Developing States”, presentó una definición de la EA como el desarrollo

económico basado en el mar que conduce a un mejor bienestar humano con equidad social, al tiempo que reduce los riesgos ambientales y ecológicos; mientras que The Economist (2015), la expresa como una economía oceánica sostenible que surge cuando la actividad económica está en equilibrio con la capacidad a largo plazo de los ecosistemas oceánicos para apoyar esta actividad y permanecer resiliente y saludable.

Figura 1. Economía azul



Fuente: World Bank (2017).

El Banco Mundial ha generado, y puesto a disposición de diversos países, un conjunto de herramientas analíticas y de asistencia técnica, nombrado como “Marco para el Desarrollo de la Economía Azul” (BEDF, por las siglas en inglés de Framework for the Development of the Blue Economy), donde propone una guía para lograr una economía marítima sostenible y diversificada. De acuerdo con el Banco Mundial y la Comisión Europea (2021), el BEDF se ha aplicado de manera experimental en diez países de todo el mundo.

La EA tiene diversos componentes que van desde las actividades tradicionales (pesca, navegación, turismo), las nuevas y emergentes (energías renovables, actividades extractivas en los fondos marinos, entre otras). En el reporte “The Ocean as a Solution to Climate Change” (Hoegh-Guldber, et al, 2019) describen el importante papel que juega el océano en el cambio climático (incluyendo la absorción de calor y CO₂) y las graves consecuencias que sufren los ecosistemas oceánicos y costeros. De acuerdo con Lagunas-Vázquez et al (2017), los sistemas costeros, para su análisis, se dividen en cuatro SSE (Sistemas SocioEcológicos): 1) biofísico, 2) social, 3) económico y 4) manejo costero-marino. También,

los océanos y mares ofrecen diversos servicios ambientales (regulación, provisión, soporte y culturales). Uno de estos servicios ambientales culturales es el turismo y la recreación. Para The Nature Conservancy (2022), el mantenimiento de los hábitats oceánicos saludables impulsa las economías costeras a la realización de actividades recreativas relacionadas con el turismo y la conservación de los arrecifes y manglares.

Una de las vertientes turísticas relacionadas con las zonas costeras (sol y playa) es el denominado turismo tradicional, el cual se sustenta en un arribo masivo de visitantes y en el desarrollo de grandes instalaciones de alojamiento y esparcimiento (Ibáñez y Rodríguez, 2012); identificado, dentro de las teorías de turismo y desarrollo, por Puig-Cabrera y Foronda-Robles (2018) como liberalismo. Este modelo turístico extractivista de uso intensivo de la playa, cuya finalidad es la maximización en la generación de divisas, ha provocado que no gocen (las playas) de buena salud y la contaminación se expanda, por las corrientes marinas, y afecten al ecosistema.

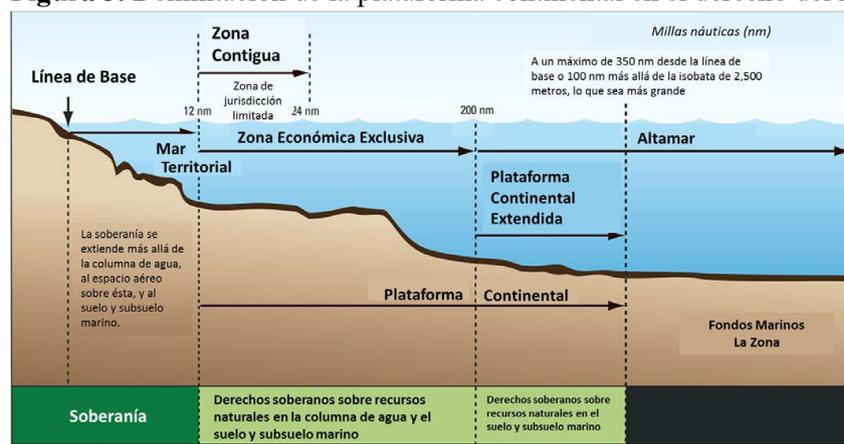
En México la superficie marina está compuesta por: 1) el mar territorial que se extiende hasta 12 millas náuticas mar adentro contado desde la línea de costa, y 2) la zona económica exclusiva se agranda hasta 200 millas náuticas contados desde la línea de costa continental e insular (INEGI, 2023), ambas abarcan una superficie de 3 149 920 km²; a esta superficie debe agregarse la plataforma continental extendida en el polígono occidental del golfo de México fijada en 2009 la cual asciende a 10 570 km² (SRE, 2017). El gran total de la superficie marítima es de 3 160 490 km², es decir, cerca de dos terceras partes de la extensión territorial de México (5 120 679 km²) se relaciona con los mares y océanos.

Figura 2. Mar territorial y zona económica exclusiva



Fuente: INEGI (2023).

Figura 3. Delimitación de la plataforma continental en el derecho del mar



Fuente: SRE (2017).

De los 32 estados que conforman la República Mexicana 17 de ellos tienen límites costeros, algunos por el litoral del Pacífico (7 828 km) y otros por el Atlántico (3 294 km); y desarrollan actividades tradicionales (turismo, pesca y comercio) relacionadas directamente con la EA y que mantienen a una sociedad económicamente activa y ocupada. Cabe destacar que México, de acuerdo con el ranking mundial de la Organización Mundial del Turismo (OMT), desde 2015 se encuentra dentro del top ten de los países más visitados a nivel mundial.

Tabla 1. Estados de la República Mexicana con límites costeros

Litoral	Vertiente	Estado
Pacífico	Pacífico Norte	Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa, Nayarit y Jalisco.
	Pacífico Sur	Colima, Michoacán, Guerrero, Oaxaca y Chiapas.
Atlántico	Golfo de México	Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche y Yucatán.
	Mar Caribe	Quintana Roo.

Fuente: INE/Semarnap (s. e.).

Desde 2009 la Sectur procesa información de 70 centros turísticos, agrupados en: a) destinos de playa y b) ciudades. Los destinos de playa son: 1) centros integralmente planeados, 2) centros tradicionales y 3) otros destinos de playa. Las ciudades se clasifican en: 1) grandes ciudades, 2) ciudades del interior y 3) ciudades fronterizas. (Cruz, Dimas y Ortega, 2020, p. 444)

- Los destinos turísticos tradicionales de playas son: Acapulco, Cozumel, La Paz, Manzanillo, Mazatlán, Puerto Vallarta y Veracruz-Boca del Río.

- Los centros integralmente planeados: Bahías de Huatulco, Cancún, Ixtapa-Zihuatanejo, Loreto y Los Cabos (Cabo San Lucas, San José del Cabo y Zona Corredor Los Cabos).
- En los otros destinos de playa se incluyen: Isla Mujeres, Nuevo Nayarit, Riviera Maya (Akumal, Playa del Carmen y Playacar), Puerto Escondido, Playas de Rosarito, San Felipe y Tonalá-Puerto Arista.

Para el objeto de estudio (Acapulco), la EA jugó y está jugando un papel importante. Primeramente, como ruta comercial (Nao de China, Galeón de Manila o Galeón de Acapulco) uniendo cuatro continentes (Asia, América, Europa y África); articulando dos colonias (Filipinas y Nueva España), que funcionó durante dos siglos y medio; y, en segundo lugar, como destino turístico tradicional de playa en el Pacífico Sur. Valenzuela y Coll-Hurtado (2010) señalan que la historia del turismo en México, Acapulco es un espacio clave para la comprensión del desarrollo de esta actividad (p. 167), desde su gestación basada en la expropiación y el despojo (Gómez Jara, 2014); su proceso de reconfiguración territorial (Padilla y De Sicilia, 2022), la crisis y su reinención (Valenzuela y Coll-Hurtado, 2010), sus deficiencias (Marneau, 2015), el desastre turístico (Méndez, 2015), los inicios del despegue (Garay y Bergeret, 2021), la satisfacción del turista durante la pandemia por covid-19 (Cruz, Dimas y Ortega, 2021) y, por último, siguiendo la traza del modelo de Butler (1980) en el rejuvenecimiento y relanzamiento orquestado entre el gobierno estatal y municipal (apoyados por el Consejo Consultivo Municipal de Turismo), a partir de la diversificación de la oferta turística y la modernización de la infraestructura que se ha generado para el buen funcionamiento de la actividad turística.

A partir de estos dos hechos históricos (ruta comercial y primer destino turístico tradicional de playa) se analizan los aportes que, a través del tiempo, la EA ha realizado al desarrollo económico de Acapulco. El hecho histórico es utilizado por los historiadores para diferenciar los sucesos que son relevantes para la comprensión del pasado y han sido protagonizados por los seres humanos. Por este motivo, el espacio histórico (dónde) es una de las tres coordenadas que ayudan a ubicar los hechos históricos, los cuales se encuentran situados en un tiempo (cuándo) y que tiene protagonistas (quiénes) o sujetos del hecho (CCH-UNAM, 2023).

METODOLOGÍA

La presente indagación es documental e histórica. Se revisó una serie de documentos que versan sobre la historia de Acapulco a partir de su descubrimiento y su funcionalidad como pieza clave del comercio marítimo entre España y la Nueva España. Posteriormente se inspeccionaron una gran diversidad de publicaciones sobre el desarrollo turístico de Acapulco, desde sus inicios hasta la pandemia por Covid19. Para examinar el desarrollo económico de Acapulco se realizaron dos segmentaciones 1) cómo centro de distribución de mercancías y 2) cómo primer destino turístico de playa en la historia contemporánea del turismo en México; ambas identificadas como actividades tradicionales de la Economía Azul.

La primera segmentación se ubica, en el tiempo, dentro de la historia del pensamiento económico denominado mercantilismo, terminando con la sublevación de la Nueva España. De acuerdo con Ekelund y Hébert (2006) el mercantilismo se refiere a un período entre el feudalismo y el liberalismo. El término fue acuñado por Victor Riquetti (Marques de Mirabeau) en 1763, popularizado posteriormente (1776) por Adam Smith. Méndez (2005) sintetiza de manera sencilla los antecedentes y las principales ideas de esta fase del capitalismo comercial.

La segunda parte versa sobre la transición de Acapulco al pasar de puerto comercial y pesquero a ser un centro turístico (Valenzuela y Coll-Hurtado, 2010, p. 163). Acapulco fue el primer destino turístico de México planificado estratégicamente como centro vacacional (Ruz, 2014, p. 57); y de acuerdo con Garay y Bergeret (2021, p. 169), hubo dos factores coyunturales y tres de tipo natural y geográfico que influyeron para que Acapulco detonara como destino turístico.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

La importancia de Acapulco no comienza con el objetivo que se le asignó durante el sexenio de Miguel Alemán Valdés (1946-1952), hay que trasladarnos hasta los albores del siglo XVI para comprender la función que jugó como centro de distribución de las mercancías que procedían de diferentes partes del mundo a través de la Nao de China, fue un eslabón fundamental de las redes comerciales más largas y duraderas del mundo. (Cárdenas, 2016, p. 93)

Acapulco fue un puerto internacional que disponía de mercaderías de todo el mundo; llegó a jugar un papel protagónico en la economía-mundo de los siglos XVI al XVIII. Fue una de las principales rutas de tránsito que permitieron impulsar el crecimiento de los mercados europeos, asiáticos e hispanoamericanos. Contribuyó a que toda la América hispana dispusiera de mercancías que provenían

del oriente. Fue responsable de que el comercio trasatlántico funcionara con dinamismo, al facilitar que parte de su cargamento abasteciera a los mercados consumidores de Centroamérica y del virreinato del Perú por el derrotero de la Mar del Sur. Los excedentes de la producción del Perú que encontraban trabas para su desarrollo por la prohibición de su exportación por el Atlántico alcanzaron, por medio de Acapulco, el mercado novohispano; provocando que el puerto de Acapulco fuera el punto nodal en el comercio colonial y mundial. (Bonialian, 2017, p. 128)

Nao de China, Galeón de Manila o Galeón de Acapulco, son los términos con los que se conoce la ruta comercial marítima establecida durante 250 años (1615-1815) enlazando a cuatro continentes: Europa, América, Asia y África (Ruz, 2014, p.2). De acuerdo con Folch (2013), el galeón de Manila fue la línea de navegación que unió dos colonias de la corona de Castilla: Nueva España y las Filipinas. Con ella se inició el comercio entre América y Asia. (p. 1)

El Galeón transportaba comerciantes, oficiales, soldados y misioneros, y metales preciosos como la plata, conseguida por las ventas en la feria de Acapulco. Además, trasladaba animales (caballos y vacas) y una gran diversidad de plantas: maíz, cacao, tabaco, caña de azúcar, cacahuete, tomate, calabaza, papaya, pimienta. Acapulco recibía de Manila mercancías de Japón, China, India, las Molucas y de otros mercados orientales. De Ceilán, las Molucas y Java llegaban varias especias; la seda, el marfil, la porcelana, las lacas y las madreperlas venían de China; de Japón llegaban lacas y porcelanas; de la India y el sureste asiático, alfombras y tapices y vestidos de algodón. Además, el Galeón transportaba cera, algodón, mantas de la isla de Ilocos y canela de Filipinas. (Ferragut, 2012, p. 38-39)

Fue un proyecto comercial propiciado por la corona española, en palabra de Bonialian (2016) fue la primera globalización, un fenómeno iniciado en el siglo XVI cuando América se presenta conectada económica, social y políticamente con otros continentes (p. 39). Fueron dos siglos y medio lo que duró la ruta comercial, donde el intercambio de mercancías se realizaba en la feria de Acapulco, considerada por Humboldt como la más famosa del mundo, debido a las grandes cantidades de dinero que se manejaba por la adquisición de diversos productos manufacturados, así como por las especias (Ruz, 2014, p.79). La función principal del Puerto de Acapulco durante los siglos XVI y XVIII fue la distribución de productos exóticos provenientes de diversas partes del mundo, lo cual formaba parte del gozo de vida de sus habitantes (Gómez Jara, 2014), descrita por Humboldt (1827), como una población

de una miserable ciudad, habitada casi exclusivamente por hombres de color, que asciende a nueve mil almas cuando llega la Nao de China; pero ordinariamente no pasa de cuatro mil (p. 422). El número de galeones que cubrió la ruta Manila-Acapulco-Manila ascendió a 108. Los capturados fueron cuatro: 1) San Ana, 2) Encarnación, 3) Covadonga y 4) Santísima Trinidad. Se hundieron 26 a causa de las tormentas (Molina, 1992; citado por Cárdenas, 2016, p. 86).

El tornaviaje entre Manila y Acapulco podía durar entre cuatro y cinco meses, el tiempo estaba en función de las corrientes marítimas. Fue una de las rutas comerciales más largas de la historia y fue interrumpido por la guerra de Independencia. El último barco zarpo de Acapulco en el año de 1815, quedando atrás la función articuladora comercial entre los cuatro continentes.

La insurrección mejicana fue el factor que acabo con el Galeón. Cuando el navío Magallanes arribo a Acapulco en 1811 no pudo descargar. Se dirigió a San Blas, donde su cargamento fue vendido a precios bajos. Filipinas fue privada de la plata por la venta de mercancías, también del «situado», asignación en metálico que la hacienda mejicana aportaba para el sostenimiento del archipiélago. En 1815 atraco en Manila procedente de México la fragata Magallanes; llegó vacía porque la poca plata conseguida por la venta de las mercancías fue confiscada por los rebeldes mejicanos; y este fue el último viaje del Galeón de Manila. (Ferragut, 2012, p. 43-44)

La Nao de China fue sin duda alguna un fenómeno comercial, que en su época fue capaz de integrar diferentes rutas comerciales por vía terrestre y marítima, que al igual que la ruta de la seda, debe ser retomada por los países que en su tiempo la integraron, con la finalidad de convertirla en una ruta turística, basada en hechos históricos, culturales y comerciales.

El otro aspecto fundamental tradicional de la EA en el desarrollo económico de Acapulco es el turismo, definido por la OMT como fenómeno económico, social y cultural que supone el traslado de personas a países o lugares fuera de su entorno habitual por motivos personales, profesionales o de negocios (OMT, 2024).

El inicio del desarrollo turístico en Acapulco no se circunscribe a una fecha específica, pero se identifican varios hechos significativos que se fueron desarrollando paulatinamente durante un intervalo de tiempo. Valenzuela y Coll-Hurtado (2010) dividen la historia del turismo en Acapulco en cuatro etapas, que va desde los años treinta del siglo pasado al primer decenio del presente siglo (1927-2009).

Se vislumbró (en Acapulco) el desarrollo turístico desde la década de los treinta del siglo pasado, destacando la construcción de la carretera México-Acapulco, a escala local la Avenida Costera y las vialidades que van a Icacos y Puerto Marqués (Padilla y De Sicilia, 2022, p. 2). En primer lugar, se tiene la construcción de la carretera México-Acapulco. De acuerdo con Mijares (2019) las expectativas que tenía el gobierno de Plutarco Elías Calles sobre el programa carretero llevaron a la CNC (Comisión Nacional de Caminos) a proponer que para 1928 estuvieran listos los 458 kilómetros que conectarían la capital con el puerto (p. 66). Sin embargo, y adelantándose a la fecha propuesta, el 11 de noviembre de 1927 fue cuando los autos y camiones pudieron circular libremente por la carretera, la cual, en su momento, fue una de las más tecnificadas (por el uso de técnicas de petrolizado y asfaltado) e importantes de México (Cárdenas, 2019, p. 236-237), quedando terminada en su totalidad e inaugurada trece años después del banderazo que diera Calles para el libre tránsito de la carretera. (Mijares, 2019, p. 75).

Otro elemento fue la expropiación, despojo, regalo y venta de terrenos del litoral de la bahía. La expropiación busca lograr el equilibrio entre el interés público y el interés de los propietarios por medio de una indemnización cuando la propiedad es adquirida por el Estado (Herrera, 2016). De acuerdo con Ruz (2014), la primera expropiación de terrenos se expidió el 26 de enero de 1931, por el Gobernador del estado Adrián Castrejón. Los terrenos eran algunas huertas propiedad de particulares y otros lotes baldíos pertenecientes al Ayuntamiento Municipal (p. 89-90).

Por el otro lado tenemos al despojo cobijado bajo la figura de expropiación con el objetivo de la utilidad pública que beneficia a los particulares y no a la colectividad, y la inexistencia de una indemnización justa que le permita al despojado encontrar un bien similar en otro lugar y continuar con su proyecto de vida (Castilla, 2014). Gómez Jara (2014) señala que la población nativa fue desalojada de las playas para expulsarla a los cerros aledaños, los cuales se convierten en cinturones de miseria, que albergaron a la población local y los inmigrantes.

De acuerdo con Valenzuela (2008), en el decenio de los treinta, el Ayuntamiento de Acapulco con el consentimiento del gobernador Adrián Castrejón regaló terrenos a las personas que se comprometieran a construir hoteles y a los vecinos más distinguidos (Gómez Jara, 2014). Además, como señala el mismo

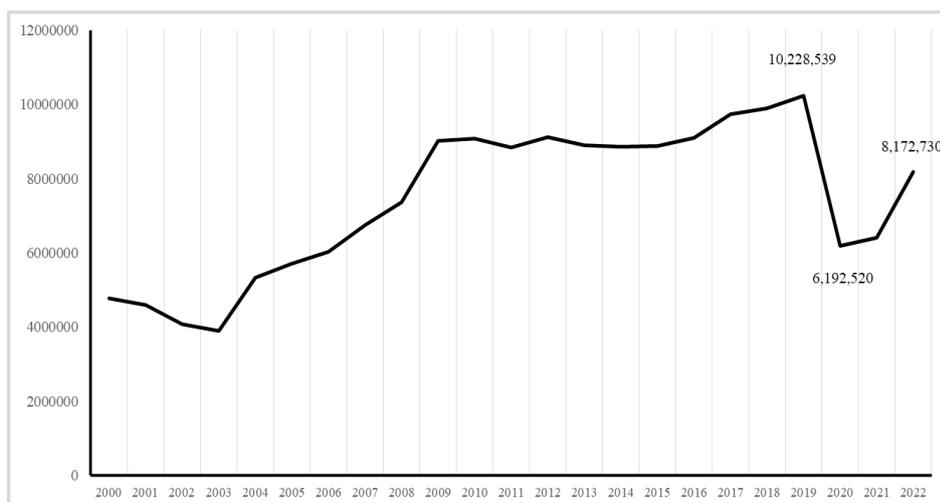
Gómez Jara, los terrenos expropiados desde el castillo de San Diego hasta playa Homos fueron vendidos por el gobierno a precios irrisorios.

Otros elementos que provocaron el desarrollo turístico en Acapulco fueron: 1) la iniciación de la aviación comercial (1929), 2) el financiamiento que hizo el gobierno federal en la construcción de infraestructura y servicios (Ramírez, 1986, citado por Cárdenas, 2016, p. 91), 3) Estados Unidos vio en Acapulco el espacio propicio para la recuperación de sus excombatientes de la Segunda Guerra Mundial, 4) el triunfo de la revolución cubana y la llegada al poder de Fidel Castro, clausurando con ello el arribo de turistas norteamericanos a Cuba y 5) lugar para la convalecencia de veteranos de la guerra de Corea (Valenzuela y Coll-Hurtado, 2010).

Miguel Alemán Valdés (1946-1952) fue el principal promotor turístico y padrino político de Acapulco (Cárdenas, 2016), concibió al turismo como una actividad económica prioritaria, receptora de ingresos de personas que consumen una parte de sus ahorros y subrayó la importancia del gobierno cómo principal impulsor a través de distintos programas; y fue a partir de 1948 que Acapulco se transformaría en un lugar turístico preponderante (Lemus, 2016. p. 215), y es a partir de este momento cuando el turismo se volvió el motor del desarrollo económico y sigue siendo una actividad que mantiene ocupada a un gran número de población económicamente activa, tanto femenina como masculina, que se vio severamente afectada durante la pandemia por Covid-19, disminuyendo drásticamente la afluencia turística, el arribo de cruceros y la derrama económica.

Durante el periodo de 2000-2022 el promedio de visitantes en Acapulco ascendió a 7 433 969 personas, representando un promedio de incremento de 2.3 por ciento. La disminución de turistas, en términos absolutos, durante el tiempo de ajuste para enfrentar la pandemia por Covid-19 fue de 4 036 019 visitantes (2020), posterior al ajuste la tasa de crecimiento porcentual fue de 3.4 por ciento (2021) y superada la pandemia (convirtiéndose en una endemia), la afluencia turística retomaba su senda de crecimiento, en términos absolutos se contabilizaron 8 172 730 visitantes.

Figura 4. Afluencia turística en Acapulco, 2000-2022
(Millones de personas)

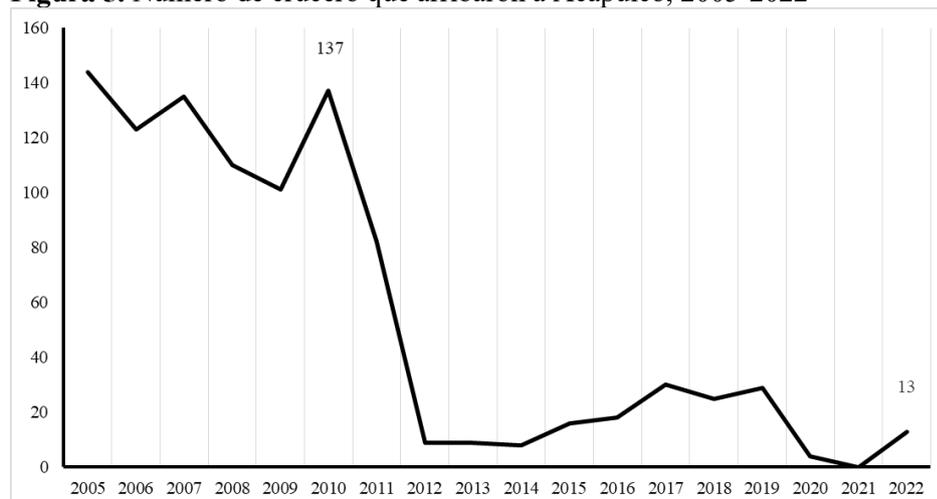


Fuente: Secretaría de Turismo, Estadísticas Turísticas de Acapulco, varias ediciones.

Por otro lado tenemos el comportamiento en el arribo de cruceros al Puerto de Acapulco, lo cual representa otro aspecto importante de la EA en su desarrollo económico; aunque la llegada de visitantes por este medio no representó ni el uno por ciento (0.18) en 2022. La drástica caída en la llegada de cruceros tiene diversas aristas, es decir, es multifacético, entre los que resaltan: 1) la violencia extrema, 2) la apertura de nuevas rutas de navegación de las navieras, 3) la variación en el precio por el anclaje de los cruceros, 4) la imagen deteriorada de Acapulco, entre otros aspectos.

Por último, la derrama económica representa el gasto realizado por los turistas durante su estadía en Acapulco. Engloba diversos aspectos, entre los que se encuentran: el alojamiento, los alimentos y bebidas, el transporte, el entretenimiento, compras de artesanías y otros servicios relacionados con la actividad turística. El promedio de la derrama económica en el periodo de 2000-2022 fue de 25 394. 75 millones de pesos (MDP), con un promedio de incremento del 5.7 por ciento. La derrama económica debe cumplir con el principio del efecto multiplicador del gasto turístico, identificado por Acerenza (2006) por sus efectos directo, indirectos e inducidos.

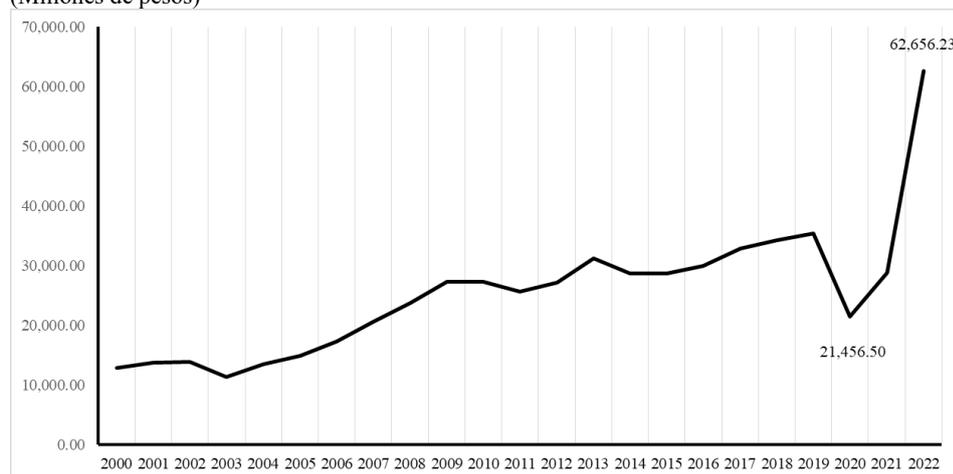
Figura 5. Número de crucero que arribaron a Acapulco, 2005-2022



Fuente: Secretaria de Turismo, Estadísticas Turísticas de Acapulco, varias ediciones.

Figura 6. Derrama económica en Acapulco, 2000-2022

(Millones de pesos)



Fuente: Secretaria de Turismo, Estadísticas Turísticas de Acapulco, varias ediciones.

CONCLUSIONES

Es de suma importancia el estudio de la EA en Acapulco por las aportaciones que, a través del tiempo, ha realizado al desarrollo económico, primero como nodo principal del comercio mundial que unió cuatro continentes y, posteriormente, como primer centro turístico tradicional de playa. Sin embargo, la mercantilización de la zona costera (playa recreativa) ha cobrado gran relevancia porque el capitalismo explota y se adueña del mar y la playa (Bojórquez, Ángeles y Gámez, 2018, p. 14), teniendo consecuencias adversas y altos niveles de contaminación, derivado del turismo masificado.

La playa es un recurso natural frágil y limitado; pero, por su uso intensivo, debe de ser conservada, ya que forma parte del modelo de desarrollo que se instauró, de manera particular, en Acapulco desde la

década de los cuarenta del siglo pasado y lo ha convertido en el principal destino de playa receptor de turismo doméstico, por tal motivo, es de gran importancia su certificación porque da certeza por la implementación de medidas de sustentabilidad, provocando con ello el cuidado del ecosistema base del estudio de la EA.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Acerenza, M. A. (2006). *Efectos Económicos, Socioculturales y Ambientales del Turismo*. México. Editorial Trillas.
- Banco Mundial y Comisión Europea (2021). *BEDF: Marco para el Desarrollo de la Economía Azul*. Washington D. C., Estados Unidos.
- Bojórquez L., J.; Ángeles V., M y Gámez V., A. E. (2018). Produciendo el espacio turístico: el despojo en la apropiación del territorio costero en Los Cabos, Baja California Sur (México). *Revista Teoría y Praxis*. N. 26, 9-35.
- Bonialian, M. (2016). El galeón de Manila y el comercio entre Filipinas, México y Perú en la época colonial. En: Gobierno de Puebla. *Tornaviaje. La Nao de China y el Barroco en México 1565-1815*. (Pp. 38-43). Consejo Estatal para la Cultura y las Artes.
- Bonialian, M. (2017). Acapulco: puerta abierta del Pacífico, válvula secreta del Atlántico. En: Olveda, J. *Relaciones intercoloniales: Nueva España y Filipinas* (Pp. 127-146). El Colegio de Jalisco.
- Butler, R. (1980). The Concept of A Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources. *The Canadian Geographer/Le Géographe canadien*. 24(1), 5-12.
- Cárdenas G., E. (2016). Acapulco, Guerrero A Través De Los Siglos. *Contexto*. V. X (13), 83-95.
- Cárdenas G., E. (2019). El camino de Acapulco hacia la Ciudad de México. Construcción, travesías e implicaciones turísticas. *Estudios y Perspectivas en Turismo*. V. 28 (1), 227-248.
- Castilla, A. (2014). ¿Pan Nacional de Desalojo? La figura de utilidad pública y el sector de infraestructura como medios para el despojo. *Revista Kavilando*. V. 6 (1), 48-52.
- CCH-UNAM (12 de diciembre de 2023). Historia Universal I. *Portal Académico CCH*. Disponible en: <https://e1.portalacademico.cch.unam.mx/alumno/historiauniversal1/unidad1/categoriasConceptos/espacioHistorico>



- Crespo G., C. (25 de septiembre de 2023). *¿Qué es la economía azul y por qué es tan importante?* <https://www.nationalgeographic.es/medio-ambiente/que-es-la-economia-azul-y-por-que-es-tan-importante>
- Cruz V., M. A.; Dimas M., J. J. y Ortega R., G. O. (2020). Competitividad turística y su impacto en el desarrollo social en Acapulco, Guerrero; México. Una primera aproximación. Sarmiento F., J. F.; Valles A., M. C. y Mota F., V. E. [Coords.]. In: *Factores Críticos y Estratégicos en la Interacción Territorial Desafíos Actuales y Escenarios Futuros* (Pp. 439-460). México. AMECIDER/UNAM.
- Cruz V. M. A.; Dimas M., J. J. y Ortega R., G. O. (2021). El turismo durante la pandemia por covid-19 en Acapulco, perfil y grado de satisfacción del turista durante la temporada vacacional de fin de año 2020. In: Rózga Luter, R. E., Serrano Oswald, S. E. y Mota Flores, V. E. [Coords.]. *Innovación, turismo y perspectiva de género en el desarrollo regional* (Pp. 419-434). México. AMECIDER/UNAM.
- Ellen MacArthur Foundation (22 de septiembre de 2023). *Escuelas de pensamiento que inspiraron la economía circular*. <https://ellenmacarthurfoundation.org/schools-of-thought-that-inspired-the-circular-economy>
- Ekelund, R. B. y Hébert, R. F. (2006). *Historia de la teoría económica y de su método*. México. McGraw-Hill/Interamericana Editores.
- Ferragut, M. J. (2012). *El galeón de Manila*. Ciclo de conferencias España en Filipinas. Cuaderno Monográfico N. 66. Madrid, España. Instituto de Historia y Cultura Naval XLV Jornadas de Historia Marítima.
- Folch, D. (2013). *El galeón de Manila*. Universitat Pompeu Fabra, Shanghai, Instituto Cervantes. Recuperado de: https://www.academia.edu/10374668/El_Gale%C3%B3n_de_Manila
- Garay V., A. y Bergeret M., R. J. (2021). El reposicionamiento de Acapulco como destino turístico internacional. En Bergeret M., R. J.; Catillo N., M. & Gordillo E., M. C. *Rapsodia Turística. Turismos: de su filosofía, imaginarios, desarrollos y tecnologías* (Pp. 165-187). México, Editorial Torres Asociados.

- Gómez Jara, F. (2014). Acapulco: despojo y turismo. *Problemas Del Desarrollo*. Revista Latinoamericana De Economía, 5 (19), 126-147.
- Gunter, P. (2010). *The Blue Economy. 10 Years, 100 Innovations, 100 Million Jobs*. Report to the Club of Rome. USA. Paradigm Publications.
- Herrera M., C. R. (2016). El concepto de indemnización por expropiaciones en la justicia constitucional. *Centro de Estudios Constitucionales/Suprema Corte de Justicia de la Nación*. Año 2 (2), 195-215.
- Hoegh-Guldberg, O., et al. (2019). *The Ocean as a Solution to Climate Change: Five Opportunities for Action*. Washington, DC. World Resources Institute.
- Humboldt, A. (1827). *Ensayo político sobre la Nueva España*. Traducida al castellano por Don Vicente González Arnao. Paris. En Casa de Jules Renouard
- Ibáñez, R. y Rodríguez V., I. (2012). Tipologías y antecedentes de la actividad turística: turismo tradicional y turismo alternativo. Ivanova, A. e Ibáñez, R. (Coordinadoras). En: *Medio ambiente y política turística en México. Tomo I Ecología, biodiversidad y desarrollo turístico* (Pp. 17-33). México. Universidad Autónoma de Baja California Sur/Instituto Nacional de Ecología.
- INEGI (09 de octubre de 2023). *Extensión territorial*, inegi.gob.mx. Disponible en: <https://cuentame.inegi.org.mx/territorio/extension/default.aspx?tema=T#>.
- INE/Semarnap (s. e.). *La calidad del agua en los ecosistemas costeros de México*. México. Instituto Nacional de Ecología/Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca.
- Lagunas-Vázquez, M. et al. (2017). Propuesta metodológica para medir la sostenibilidad costera local en zonas áridas: su aplicación en la Reserva de la Biósfera El Vizcaíno, *Estudios Sociales, Revista de Alimentación Contemporánea y Desarrollo regional*, N. 50 (27), 1-12.
- Lemus S., E. (2016). Acapulco y el proyecto modernizador alemanista. *Letras históricas*, (14), 211-231.
- Marneau, M. A. (2015). *Deficiencia del turismo en Acapulco*. En línea. Disponible en: https://es.slideshare.net/Mariana_96/deficiencia-del-turismo-en-acapulco-55230907
- Méndez M., J. S. (2005). *Fundamentos de Economía*. México. Editorial McGraw-Hill Interamericana.

- Méndez T., B. (2015). Acapulco: del paraíso turístico al desastre. *Revista Geográfica del Sur*, (9), 28-43.
- Mijares L., M. (2019). Por los caminos del Sur. La construcción de la carretera México-Acapulco, 1925-1940. *Alquimia, Sistema Nacional de Fototecas*. N. 65, 65-80.
- OMT (17 de febrero de 2024). Glosario de términos de turismo. En línea. Disponible en: <https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turisticos#:~:text=El%20turismo%20es%20un%20fen%C3%B3meno,personales%2C%20profesionales%20o%20de%20negocios>.
- Padilla, L. S. & De Sicilia M., R. A. (2022). Proceso de reconfiguración territorial de la ciudad puerto de Acapulco. *PatryTer, Revista Latinoamericana e Caribenha de Geografía e Humanidades*. V. 5 (10), 1-18.
- Puig-Cabrera, M. y Foronda-Robles, C. (2018). El Turismo y el alivio de la pobreza: un enfoque desde el prisma de los destinos emergentes en el marco de la Agenda 2030. *Investigaciones Turísticas*. N. 16, 1-22.
- Ruz V., M. (2014). *La Vulnerabilidad del Paraíso*. Tesis para obtener el grado de Doctor en Ciencias del Desarrollo Regional. Universidad Autónoma de Guerrero/Unidad de Ciencias del Desarrollo Regional.
- Secretaría de Turismo (s. e.). *Anuario de Estadísticas Turística del Municipio de Acapulco*. Varias ediciones.
- Smith-Godfrey, S. (2016). Defining the Blue Economy. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*. V. 12 (1), 58-64.
- SRE (2017). *Antecedentes y Contexto del Tratado entre México y Estados Unidos sobre la delimitación de la frontera marítima en el Polígono Oriental del Golfo de México*. México. Consejería Jurídica/Secretaría de Relaciones Exteriores.
- The Blue Economy (22 de septiembre de 2023). *La economía azul no recicla, regenera*. <https://www.theblueeconomy.org/es/the-blue-economy/>
- The Nature Conservancy (2022). *Global Reefs: impact report 2022*. United States of America. The Nature Conservancy

The Economist (2015). *The blue economy: Growth, opportunity and a sustainable ocean economy*.

Gordon and Betty Moore Foundation. Intelligence Unit Limited.

Valenzuela V., E. (2008). *Construcción, evolución y organización del espacio turístico de Acapulco,*

Guerrero. Tesis de Doctor en Geografía. Universidad Nacional Autónoma de México/Facultad de Filosofía y Letras/División de Estudios de Posgrado/Coordinación de Geografía.

Valenzuela V., E. y Coll-Hurtado A. (2010). La construcción y evolución del espacio turístico de

Acapulco (México). *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 30(1), 163-190.

World Bank (2017). *What is the Blue Economy?* Infographic.

<https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2017/06/06/blue-economy>