
Introducción

Consumada la independencia y una vez que el primer gobierno nacional adoptó una política económica de libre cambio, aquellas partes de las costas que disponían de lugares adecuados para el arribo de embarcaciones y que durante el largo periodo colonial habían permanecido aisladas y despobladas, llamaron la atención de algunos empresarios extranjeros y nacionales que planeaban instalarse ahí para ejercer un mejor control sobre las exportaciones, las importaciones y el contrabando. A partir de 1821, el Congreso de la Unión recibió varias solicitudes de comerciantes y de los gobiernos locales para que autorizara la habilitación de otros puertos que hasta entonces habían permanecido inactivos.

Estas peticiones, al igual que los proyectos que procuraban atraer colonizadores y capitales a los litorales, no prosperaron. Las graves crisis políticas y sociales que se desencadenaron a lo largo del siglo XIX no dieron oportunidad a los distintos gobiernos locales y nacionales de atender estas demandas, ni los problemas planteados por los habitantes de la costa. En el caso de Jalisco, las poblaciones ubicadas cerca del mar -Cihuatlán, Autlán, Purificación, El Tuito y Tomatlán- durante la mencionada centuria continuaron alejadas de los centros de consumo del altiplano.

Desafortunadamente ningún puerto del litoral jalisciense pudo convertirse en "la puerta por donde pudiera ingresar la riqueza", según la idea que compartían los empresarios de entonces acerca de los desembarcaderos. En La Navidad y en Chamela, que por sus condiciones naturales podían ofrecer ventajas al tráfico mercantil, ni siquiera pudo prosperar un comercio de cabotaje. Pero además, el estancamiento económico de esas poblaciones se prolongó porque tampoco fue posible construir una red de caminos que favoreciera la explotación de la pesca y de otros recursos naturales con fines comerciales.

En 1825, 1857 y 1871, los vecinos de la región costera de Jalisco dirigieron emotivas y bien fundamentadas peticiones al Congreso de la Unión para que el puerto de La Navidad se abriera al comercio, pero los complejos conflictos de carácter político que dieron lugar a las cruentas

guerras civiles que protagonizaron las dos facciones en que se dividió la clase política, impidieron estudiar el caso y tomar una resolución al respecto. En este último año, incluso, los solicitantes señalaban las enormes ventajas que obtendrían si se construía una carretera que uniera este lugar con Guadalajara, pasando por Autlán, Unión de Tula, San Clemente, Tenamaxtlán, Cocula, Tizapanito (hoy Villa Corona) y Santa Ana Acatlán.

Fue hasta mediados del siglo xx, durante el gobierno de Marcelino García Barragán (1943-1947), cuando concluyó el aislamiento de la costa jalisciense y el desarrollo de una economía de autoconsumo. La construcción de la tan ansiada carretera Guadalajara-Barra de Navidad, favoreció la articulación de varios municipios y la exploración de los valiosos recursos naturales.

En la actualidad, la costa jalisciense afronta problemas particulares que afectan el desarrollo regional, tales como la falta de inversión, la pervivencia de técnicas pesqueras tradicionales, la emigración, etc. Algunos de ellos son analizados en este número de la revista *Estudios Jaliscienses*.