

A través del camino real: una primera aproximación a la historia del comercio entre regiones de Colima y Jalisco en el siglo XIX¹

Rogelio Luna Zamora
Universidad de Guadalajara

Dada la vecindad geográfica entre Jalisco y Colima, es lógico esperar se hayan establecido diversos vínculos comerciales que, de carácter más bien interregional, han tenido como punto nodal la ciudad de Guadalajara. Como punto de entrada y salida al Océano Pacífico, el Puerto de Manzanillo vino a jugar un papel estratégico y decisivo en el tráfico de mercaderías entre Jalisco y Colima, así como entre estos y el mercado mundial.

Sin duda, el comercio entre ambas entidades ha sido divulgado por el afamado y cientos de veces cantado y bailado son del "Camino Real de Colima". Ninguna otra composición traza mejor el conjunto de relaciones históricas dadas entre los pobladores de las dos entidades, las cuales desde el punto de vista cultural presentan más similitudes que diferencias.

Analizar e historiar el comercio implica reconstruir los caminos, los cuales tienen una vida en apariencia caprichosa: "Las rutas son historia prolongada. Animadas por la coyuntura o por necesidades cotidianas, cambian rápidamente sus prioridades o, por el contrario, sólo lo hacen para que surjan otras distintas y que las anteriores queden en espera de mejor oportunidad para ser renovadas: grandes y pequeñas rutas son testimonios no siempre imparciales de los recorridos para establecer un estilo de vida. Pero además resultan ser el

1. El presente trabajo forma parte de un proyecto de investigación de reciente inicio, realizado en el Instituto de Estudios Sociales de la Universidad de Guadalajara. En el presente ensayo más que ofrecer información procesada y analizada se ofrecen algunas hipótesis de trabajo.

2. Camarena Luhrs, Margarita. *Grandes rutas del espacio social en México*. México: Instituto de Investigaciones Sociales. Universidad Nacional Autónoma de México, 1989, p. 5
3. Un buen tratamiento de la larga disputa económico-política por la hegemonía portuaria entre San Blas y Manzanillo, se encuentra en Ortoll, Servando. (Comp). *Colima. Textos de su historia*. México: Secretaría de Educación Pública. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988.
4. Fueron varias las localidades que surgieron a la vera del camino para ofrecer servicios a los arrieros a lo largo de la ruta que unía Manzanillo-Colima-Guadalajara. En el estado de Colima deben su origen a ese motivo, entre otros, las congregaciones de Guatimotzin (hoy Cuauhtémoc) y Alcaracez.
5. *Ensayo estadístico sobre el Estado de Colima*. Mandado formar y publicar por la muy ilustre municipalidad del mismo territorio. México: Tip. de R. Rafael, 1849, pp. 44-45.

producto de los artifices de la distancia, el espacio social y el territorio... "Las grandes rutas junto con las ciudades crean una especie de ejes históricos de articulación que dan sentido a la cercanía o el alejamiento; dan rumbo a la organización del espacio social, y dan dirección a su orden..."²

Los grupos de poder económico jaliscienses tuvieron en los puertos de San Blas y Mazatlán, accesos comerciales importantes que compitieron durante todo el siglo XIX con el puerto de Manzanillo. Para Colima, este puerto representó un alto porcentaje de su actividad económica durante la segunda mitad de esa centuria.³

Cabe hacerse la siguiente pregunta: ¿hasta dónde influyó el intenso comercio de los excedentes producidos en Colima, mercadeados en Jalisco y otros estados de la República, para que Manzanillo lograra desplazar al puerto de San Blas, primero, y más tarde al de Mazatlán, de sus funciones de puerto de cabotaje y de altura hacia el Océano Pacífico? Es indudable que las mejoras realizadas al camino real no sólo se debieron a la menor distancia entre Manzanillo y Guadalajara, sino que mucho tuvieron que ver los importantes excedentes agrícolas producidos en varias regiones colimenses, tal y como se refleja en la intensidad del tránsito de arrieros y mercaderías que circulaban por el camino real. Hay constancia de que el tráfico de arrieros era insospechadamente intenso, sobre todo durante la época seca, ya que el camino se encontraba más transitable.⁴ Hacia 1840, entre Colima, Cuytlán y Manzanillo, circulaban de "60 a 80 mil cargas de sal, víveres y otros efectos..." Entre Colima y Guadalajara transitaban más de cien mil cargas anuales, según informes del ingeniero D.E. Harcort.⁵ Imaginemos el desarrollo del comercio a partir de la segunda mitad del siglo XIX y en especial durante el porfiriato, período en el cual la economía nacional y el mercado mundial observaron un enorme impulso; bien podría esperarse entre la duplicación y en algunos productos quizá, triplicación del volumen comerciado entre ambas entidades.

Es decir, la apertura del puerto de Manzanillo y su hegemonía económica frente al puerto de San Blas para la segunda mitad del siglo XIX, no solo fue posible por las gestiones políticas y reclamos de los grupos de poder colimenses, sino

de la propia dinámica de intercambio que hubo entre Colima y Jalisco. Bien podemos considerar que Colima se constituyó en la costa de Jalisco. Es decir, Colima abasteció durante todo el siglo XIX y buena parte del presente, la demanda de productos agrícolas típicos de la costa: arroz, algodón, frutas diversas y la tan necesaria sal para condimentar los cotidianos alimentos. Nayarit nunca fue, en cuanto al abastecimiento de Guadalajara y otras ciudades jaliscienses importantes, un competidor serio. Por su parte, la costa jalisciense en relación a la ciudad de Guadalajara, prácticamente permaneció incomunicada hasta entrado el siglo XX, cuando el gobierno impulsó las políticas de colonización de la costa.

La principal puerta de entrada y salida entre Colima y Jalisco se encontraba en Zapotlán (hoy Ciudad Guzmán). En el *Ensayo Histórico y Estadístico* del ingeniero Juan I. Mautte en 1862, menciona que "Hay una diligencia establecida de Guadalajara a Colima que en tiempos de secas hace un día de Guadalajara a Zapotlán y otro de Zapotlán a Colima; pero en este segundo tramo la mayor parte se hace a caballo, pues la diligencia que sale de Zapotlán sólo llega a la orilla del norte de la Barranca de Atenquique, de aquí sigue uno a caballo hasta El Conejo donde hay otro carruaje que llega hasta Colima. El precio del asiento es de veinticuatro pesos y cuatro pesos más de gastos de pesada".⁶

En la rama industrial, las textileras eran las más significativas debido a su tecnología avanzada y el número de operarios de base que requería. En 1842 se funda San Cayetano, perteneciente a la Compañía Industrial de Morelia con 1,424 husos y 40 telares, ocupando 145 operarios. La Atrevida en 1850, propiedad de los señores A. Oetling y Cía. Sucesores, que daba empleo a 173 obreros y, La Armonía en 1867 con 78 trabajadores.⁷

Aún cuando contaba con otros establecimientos industriales y diversos talleres, constituían pequeñas unidades de procesamiento que apenas abastecían el mercado local y que, quizás a excepción de las jaboneras, producían con menor calidad que los productos elaborados en Jalisco. La alfarería era uno de estos casos.

Al parecer, no fue muy larga la existencia de la industria textil en Colima, pero compartieron el trágico destino junto

6. Orozco y Berra Manuel. *Apuntes para la Historia de la Geografía en México*. México: Imp. Díaz de León, 1881. Citado por Rivas Mira, Fernando Alfonso. "Notas para una historia poblacional de Colima (1810-1910)" en *Avances de Investigación*. Serie del programa de estudios sobre el desarrollo regional y la población. Colima: Centro Universitario de Investigaciones sociales. Universidad de Colima, abril 1985, No. 1.
7. Ruhland, Emil. Directorio del Estado de Colima, en *Directorio General de la República Mexicana*, 1894-1895. México. Rivas Mira, op. cit., p. 9.

con las de Jalisco que no pudieron competir con las textiles de Veracruz, Puebla u otros centros textiles importantes del país, una vez que el ferrocarril central conectó a Guadalajara (1888) y a Colima (1908) con la ciudad de México. La hipótesis es que ni las colimenses ni las jaliscienses resistieron la competencia, por lo que el proceso de centralización económica se intensificó con la introducción del ferrocarril hacia el occidente.

Con la instalación del ferrocarril se consolida plenamente el eje económico, definiendo así, tanto su porvenir en este aspecto como en lo social, y conllevando a su vez varias consecuencias: la centralización política del gobierno federal, la centralización económica de los principales centros manufactureros del país, y además intensificó su vinculación al mercado mundial. El ferrocarril implicó llevar a cabo reajustes en el área de la comunicación y del comercio, tanto en el tipo de productos como en los sistemas de mercado. La estructura productiva de Colima y Jalisco no podía permanecer ajena a la nueva dinámica generada con el ferrocarril. En ocasiones, para destruir economías regionales endebles, se recurría a la especialización; tal es el caso de la intensificación de la fruticultura en las regiones de riego colimenses.

Para finales del siglo XIX, el proceso de especialización productiva en las dos entidades alcanzaba ya cierto grado de madurez. Colima, especializado en productos agropecuarios: arroz y diversas frutas; Jalisco, en la producción manufacturera y agroindustrial de pequeñas unidades dispersas en varios puntos del estado, y algunas otras, concentradas en la ciudad de Guadalajara.

En la segunda mitad del siglo XIX entre los cultivos principales de Colima se encontraba el arroz, el cual alcanzó un gran prestigio en varios estados de la República debido a su calidad; sobre todo aquél que se elaboraba en la hacienda "San Joaquín"; el algodón, cuya extracción se llevaba a cabo en Jalisco fue también de gran importancia para la balanza comercial colimense; por otro lado, aunque de menor relevancia podemos nombrar a la palma de coco y el café.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN EL ESTADO DE COLIMA

La población de la entidad durante la primera mitad del siglo XIX, se puede observar en el siguiente cuadro:

<u>Partido de Colima</u>			
	1830	1846	Incremento 1846/1830
En las ciudades	29,865	31,774	6%
En los pueblos	4,574	7,586	66%
En las congregaciones	814	4,655	472%
En las haciendas	n.d.	1,677	--
En los ranchos	n.d.	2,617	--
Total	35,253	48,309	37%
<u>Partido de Almoloyan</u>			
En las villas	5,108	5,163	1%
En los pueblos	5,477	6,142	12%
En las haciendas	n.d.	1,083	--
En los ranchos	n.d.	546	--
Total	10,585	12,934	22%
Población Total	45,838	61,243	34%
% de crecimiento media anual			1.8%

Fuente: BPI. *Ensayo Estadístico sobre el Territorio de Colima...* 1849, p. 18.

Del cuadro anterior llama la atención el acelerado crecimiento de las congregaciones en el partido de Colima, proceso que podríamos interpretar como de colonización "espontánea" del territorio, es decir, motivado por un reacomodo de la situación económica que muy posiblemente descansó en las haciendas, donde se establecen sistemas de

mediería y sobre todo de arrendamiento entre los pobladores de las congregaciones y las haciendas.

Para 1868, la distribución de la población en los siete municipios, era la siguiente:

	1868 (a)	1876 (b)	Incremento 1868/1876
Colima	30,404	38,428	26%
Villa de Alvarez	6,336	6,790	7%
Comala	4,769	5,676	19%
Coquimatlán	2,738	4,025	47%
Tecomán	2,003	3,746	87%
Ixtlahuacán	1,429	3,118	18%
Manzanillo	970	4,044	317%
Total Estado	48,649	65,827	35%

Fuente: a) BPJ. "Censo General de la República", en *Memoria de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana*, presentada por el subsecretario de fomento, Blas Bascárcel, correspondiente al año del 1.º de julio de 1868 al 30 de junio de 1869, México, 1870.

b) BPJ. *Memoria de Fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana*, presentada por Vicente Riva Palacio, correspondiente al año de diciembre de 1876 a noviembre de 1877. México: Imp. Francisco Díaz de León, 1877, p. 463.

La distribución de la población se verá alterada en los albores del siglo XX, como puede apreciarse en el mayor crecimiento poblacional de los municipios de Manzanillo y Tecomán, justamente cuando la zona costera de Colima comienza a adquirir un mayor dinamismo que perdurará como tendencia durante todo el presente siglo.

Un primer fenómeno a destacar sería el hecho de que en relación a la población asentada en el estado de Colima durante el siglo XIX, ocurrió un proceso de redistribución interregional de la población. Esto nos da idea del mayor dinamismo económico de la agricultura. Desde luego, hay que señalar que este desarrollo sería focalizado, de ninguna manera generalizado, para las diversas regiones de la entidad.

Un segundo aspecto de interés es el que se puede observar en las diversas fuentes de información, que señalan un registro decreciente de la población total de la entidad, la cual

permaneció prácticamente estancada entre 1850 y 1900, no obstante tener una cresta con el mayor crecimiento hacia 1875. Este complejo comportamiento de la evolución de la población no tiene correspondencia con ninguna otra entidad del occidente mexicano, lo cual enreda más la madeja. En principio podríamos hablar de una exagerada tasa de morta-

EVOLUCION DE LA POBLACION EN EL ESTADO DE COLIMA
DURANTE EL SIGLO XIX.

Año	Número de habitantes
1808	22,000
1826	41,429
1830	45,838
1834	47,000
1842	52,900
1846	61,243
1856	62,770
1871	65,827
1895	55,752

Fuente: Francisco R. Almada. *Diccionario geográfico, histórico y biográfico*. Citado por Daniel Moreno. Tomado del *Diagnóstico Agropecuario...* México: Universidad Autónoma de Chapingo, 1985, p. 44.

POBLACION TOTAL Y MUNICIPAL
EN EL ESTADO DE COLIMA EN 1900

Municipio

Colima	34,572
Coquimatlán	4,230
Ixtlahuacán	2,961
Villa de Alvarez	6,340
Comala	10,016
Manzanillo	4,069
Tecomán	2,927
Total Estado	65,115

Fuente: BPJ. Censo verificado el 28 de octubre de 1900, en *División territorial de la República mexicana, formada con los datos del.. Estado de Colima*. México: Imprenta y Fototipia de la Secretaría de Fomento. Dirección General de Estadística a cargo del Dr. Antonio Peñafiel, 1905.

8. En el ensayo que sobre la población escribe Fernando Alfonso Rivas Mira, *op. cit.*, plantea también este contradictorio problema, el cual requiere de profundizar hasta encontrar la lógica de este curioso fenómeno.

9. Emil Ruhland, *op. cit.*

10. Ensayo estadístico..., 1849, p. 46.

lidad, que no parece haber tenido por causa las pestes.⁸ ¿Se podría explicar acaso como un proceso de expulsión de fuerza de trabajo que no encontraba ocupación en la endeble economía colimense?

Para 1894, la ciudad de Colima, el puerto de Manzanillo y la villa de Alvarez, constituían los centros poblacionales más importantes y "...aún por el número de sus habitantes sólo Colima la tiene porque alcanza ya a 18,977, siendo los otros menores de seis mil almas".⁹

Para imaginar un poco el bajo potencial del mercado de consumo de la población colimense, baste mencionar que el total de su población para 1900, era menor que los habitantes que contenía la ciudad de Guadalajara, la cual contaba aproximadamente con cien mil residentes en ese año.

Sin embargo, al parecer, la capacidad de producción agrícola colimense siempre fue mayor que su consumo, por lo que sus posibilidades de comerciar excedentes relativos sólo se veían limitados por las deficientes vías de comunicación y las trabas legales e impositivas.

El papel de Manzanillo

Durante la primera mitad del siglo XIX, el puerto de Manzanillo vivió azarosos tiempos. Su habilitación inicial como puerto fue decretada el 21 de octubre de 1825; sin embargo, el 17 de abril de 1837 se emite un decreto que lo restringe a la sola función de puerto de cabotaje. El 2 de junio de 1842 fue clausurado totalmente y, en junio 10 de 1846, reabierto temporalmente, con motivo del bloqueo establecido a otros puertos del país por los yanquis.¹⁰

Una vez que Manzanillo se abre como puerto de altura y cabotaje en 1849, y pese a las resistencias de sus competidores de San Blas y Mazatlán, la importación de mercaderías extranjeras se intensificó, impactando de manera importante en la industria, la agricultura y el comercio colimense, así como a través del camino real, alcanzando algunas otras regiones y ciudades del interior del país. Habría que ver el papel económico que adoptó Manzanillo en relación a los probables beneficios y oportunidades que implicó su apertura para que algunas de las regiones colimenses y jaliscienses exportaran sus excedentes al mercado mundial y su impacto

en el proceso de especialización regional, como puede ser el caso de las economías de plantación frutícola colimense.

Un ligero análisis del valor de los productos que se importaban y exportaban por vía marítima durante los años 1868-1878, nos informa acerca de que el puerto de Manzanillo ocupaba el segundo lugar (fluctuando entre el 30 y el 40 por ciento) después de Mazatlán, que siempre absorbió alrededor del 50 por ciento de los productos que entraron o salieron del país por el lado del Pacífico. Acapulco participó con un 10 por ciento, quedando cantidades poco importantes para el resto de los puertos del Pacífico. En conjunto, los puertos que dan a ese océano participaron del 40 por ciento del comercio mexicano con el mercado mundial, en particular con países como Inglaterra y Estados Unidos, y en menor medida con Francia, Alemania, España, así como algunos de América del Sur. El restante 60 por ciento correspondió a puertos del Golfo.

La economía colimense en el siglo XIX

Bien podríamos decir que la producción industrial y agroindustrial del estado de Colima en el siglo XIX era bastante reducida. A excepción de la industria textil que tuvo capacidad para producir excedentes comercializables fuera de sus fronteras, escasa era la producción del resto de las ramas industriales, cuyas deficiencias fueron cubiertas fundamentalmente con productos provenientes de Jalisco.

Como puede observarse en el siguiente cuadro, después del maíz, los cultivos con mayor valor son los agroindustriales y de tipo plantación. Los productos agrícolas que más se mercadeaban fuera de la frontera de Colima eran el maíz, frijol y algodón. Mientras que el maíz y el frijol se enviaban vía Manzanillo al norte del país, el algodón no procesado en las textileras colimenses, se enviaba en bruto a las fábricas de Jalisco.

No obstante los excedentes disponibles para ofertar fuera de las fronteras colimenses, en los albores del siglo XX, la agricultura "... se encuentra desgraciadamente poco desarrollada, sin que pueda culparse su atraso a otra cosa que a la escasez de vías de comunicación... Cuenta hoy Colima con

dos grandes haciendas destinadas al cultivo de algodón, tres al café, trece al de caña de azúcar y cinco al de cereales, que son los principales centros agrícolas del país". Sumaban diez las principales haciendas ganaderas, sobre todo dedicadas a la explotación del ganado vacuno "... Los campos del Estado se prestan con sus feraces pastos... pero las dificultades para la exportación no le permiten alcanzar el desarrollo de que es susceptible".¹¹

11. Emil Ruhland, *op. cit.*

PRODUCCION Y VALOR DE LA AGROINDUSTRIA
EN EL ESTADO DE COLIMA 1879

	Arrobas (a) Barriles (b)	Valor
Aguardiente de caña	(a) 327	3,270
Cerveza	(b) 1,236	7,416
Vino de Coco	(a) 1,632	4,896
Tuba	(a) 9,854	9,854
Chocolate	(a) 395	4,937
Masas para sopas	(a) 286	758
Mezcal corriente	(b) 3,265	32,650
Sombreros Tejidos de Paja	(piezas) 6,216	1,554

Fuente: Busto, Emiliano. 1880, T. I., anexo No. 3

PRODUCCION Y VALOR DE LOS CULTIVOS AGRICOLAS
EN EL ESTADO DE COLIMA. 1879

	Kilogramo	Valor
Algodón	1,500,000	156,250
Añil	5,400	11,250
Arroz	1,770,000	147,500
Azúcar Panela	102,000	12,750
Cacao	4,250	4,250
Café	900,000	225,000
Frijol	534,000	22,563
Maíz	39,100,000	650,711
Tabaco	10,180	2,655
Vainilla	148	1,728

Fuente: Emiliano Busto. *Estadística de la República Mexicana*. México: Secretaría de Fomento, 1880, Tomo I, Anexo No. 3.

“La minería, ya lo hemos dicho, es nula en el estado. Hasta hoy no se conoce mina alguna; únicamente las abundantes salinas de Cuyutlán, constituyen importante fuente de riqueza en este ramo”.¹² En el siglo XIX, la sal se elaboraba en casi toda la costa colimense, desde Manzanillo hasta boca de Apiza; las principales salinas eran: Guazango, Guayabal, Vega y Carrizal, que en conjunto poseían cerca de 1200 pozos. Absorbía más de cinco mil jornaleros de dentro y fuera del estado (temporalmente, ya que su explotación dura aproximadamente tres meses del año). Su producción alcanzaba por término medio poco más de las cien mil cargas anuales”.¹³

12. *Idem.*

Eran dos los productos que equilibraban la balanza comercial entre la introducción y extracción de los mismos: la sal y el algodón.¹⁴ De no ser por éstos, la balanza comercial sería deficitaria durante ese siglo. Inclusive, la apertura del puerto de Manzanillo al parecer, lesionó en parte la producción de algodón, obligando a bajar su precio en virtud de que por ese puerto entraba algodón más barato.

13. *Ensayo estadístico...*, 1849, pp. 38-43.

14. *Idem.*

El comercio contaba con casas bien conocidas en la República, como la de Arnoldo Vogel y Cía., Ramón J. de la Vega, Plaza, González y Cía., Manuel R. Alvarez y Hermano y otras.

En el *Directorio del Estado de Colima, 1898-1899*, realizado por J. Figueroa Doménech, se mencionan los siguientes establecimientos comerciales, bancarios e industriales de la ciudad de Colima:

Almacenes de abarrotes nacionales de alguna importancia: Isidro Barreto, Ramón Bazán, Christian Flor, Ignacio D. Gutiérrez, Alejandro Oetling y C. Suc., Guzmán Rodríguez y Cía., Luis García Rosas, Ponciano Ruiz, Enrique Sánchez, Andrés Silva, Ramón J. de la Vega, Arnoldo Vogel y Cía., Serapio Guzmán, Desiderio González, Teófilo Quiroz, Luis Aceves, Antonio Dueñas.

Almacenes de abarrotes extranjeros: Alejandro Oetling y C. Suc., Arnoldo Voguel y C., Guzmán Rodríguez y C.

Bancos: Banco Nacional (Agentes: Arnoldo Voguel y Cía.), Londres y México (Agentes: Cónsul de Alemania).

Banqueros. Christian Flor, Alejandro Oetling y Cía. Suc., Arnoldo Vogel y Cía.

Cajones de ropa. Ramón Bazán, Luis García Rosas, Alejandro Oetling y Suc., Rodríguez y Cía., Pons & Brun.

Comisionista. Christian Flór, Oetling y Cía. Sucs., Ramón J. de la Vega.

Fábricas de Aguardiente: Hacienda la Noguera, La Que-sería, La Hacienda de San Antonio.

Fábrica de cerveza.-Melesio Espinosa.

Fábricas de hilados y tejidos. La Armonía, La Atrevida y San Cayetano.

Fábrica de Jabón: Augusto Morrill, Ramón J. de la Vega, Salomé Zamora, Eugenio Carrillo, Rafael Cárdenas.

Hacendados de alguna importancia: General A. Martínez, Bibiano Sánchez Aldana, José M. Melgar, Miguel Ochoa, Juan de Brizuela, Francisco Santa Cruz, Encarnación Osorio, Arnoldo Vogel, A. Morrill, Ignacio Gamiochipi, Florentino Osorio, Francisco Ortiz, C. Meillon, Isidro Barreto, Juan de D. Brizuela.

Mesones: San Felipe, Jamanudo, El Gigante, El Mundo al revés, El Pabellón Mexicano, El siglo XIX, La Palma, El Manzanillo, El Jardín, El Mercado, Del Refugio.

Molinos de aceite: Augusto Morrill, Ramón J. de la Vega.

Agencias de Compañías de vapores: San Diego Comercial Co, Arnoldo Voguel y Cía., Ruiz Sucesores, Ramón J. de la Vega y Cía.

Agencia de máquinas para coser: Bernardo Garmendiá, Manuel D. Díaz.

Banqueros: Arnoldo Vogel y Cía., Ruiz Sucesores, Ramón J. de la Vega y Cía.

Una primera vista a estas fuentes, nos permite apreciar la gran concentración del capital comercial y productivo. Vogel, Oetling, Ramón R. de la Vega, aparecen como inversionistas en las principales actividades económicas y eran posiblemente los más acaudalados en la entidad.

Los inversionistas extranjeros y el comercio

La intensificación del mercado mundial, así como del mercado interregional hacia el interior del país a través del camino real, da como resultado que a partir de 1870 se establezcan las primeras casas comerciales con agencias en

la ciudad de Colima y Manzanillo, Guanajuato, y otras ciudades de menor importancia. En 1879 se funda el primer banco de la entidad.

Sin duda, los inmigrantes extranjeros jugaron un papel de gran importancia en la capitalización, así como en el desarrollo de las redes mercantiles en el estado de Colima y de esta entidad con varias de la república. Al parecer, es principalmente a través de ellos que se da el proceso de vinculación de la economía colimense con el mercado mundial. Su acción empresarial no se limitó solamente al comercio; la acumulación de capital lograda en esta actividad la dirigieron también a la adquisición de fincas rústicas en las cuales impulsaron la producción, destacándose, por introducir mejoras tecnológicas e innovaciones en agroindustrias y en la agricultura colimense. Un claro ejemplo es el que nos muestra el Sr. Arnoldo Vogel, quien además de establecer casas comerciales y bancarias en Manzanillo y Colima, construyó también la hacienda de San Antonio, la cual acondicionó con un acueducto que movía una turbina para generar electricidad utilizada en máquinas de descargar café. Producía además, alcohol, azúcar, aparte de introducir canales de riego para la caña y el café.

La burguesía local también se eslabonó a estos grupos y a través de ellos logró capitalizar ciertos negocios, a partir de la intensificación de la agricultura y del comercio colimense, en particular, el comercio de exportación. En 1881 dan inicio las obras del ferrocarril de vía angosta, de Colima a Manzanillo, el cual, para 1882 ya comunicaba Colima con Armería, pero que, dada su frecuente interrupción, logra llegar hasta Manzanillo hasta 1889. Estas interrupciones, así como la larga lucha política para que el ferrocarril uniera a Manzanillo-Colima-Guadalajara, nos parece que reflejan la relativa debilidad de los grupos de poder económico-político colimenses y su escasa capacidad de negociación ante las autoridades centrales.

El reducido grupo de empresarios comerciales y grandes hacendados vendría a configurar la fisonomía económica, social y política de Colima para el presente siglo. Con este perfil, la especialización frutícola se constituyó en el eslabón

que une a la economía colimense en su comercio con Jalisco y en relación con la división internacional del trabajo.