

Acapulco. “Proyectos formativos”, esplendor y crisis, 1927-1960

Acapulco. “Formative Projects”, Splendor and Crisis, 1927-1960

Luis Anaya Merchant

Universidad Autónoma de Morelos, México

Abstract

This article analyzes the circumstances that made the Mexican port of Acapulco an international class destination. It originated in an academic discussion about the classic work of Richard Butler and / or his proposal of the life cycle of tourist areas. On this horizon, the article shows moments and promoters of its historical transformation. His first profile was that of an attractive resort to early national tourism. In the 1940s, federal policies interested in potentiating it marked the beginning of its international splendor. The speed of its changes germinated social and sustainability problems that would end up subtracting splendor. Despite rejuvenating trials, Acapulco represents a typical case of vital exhaustion of a tourist area.

Resumen

Este artículo analiza las circunstancias que hicieron del puerto mexicano de Acapulco un destino de clase internacional. Se originó en una discusión académica sobre el trabajo clásico de Richard Butler y/o su propuesta del ciclo vital de las áreas turísticas. En este horizonte, el artículo muestra momentos y promotores de su transformación histórica. Su primer perfil fue el de un balneario atractivo al temprano turismo nacional. En la década de 1940, políticas federales interesadas en potencializarlo marcaron el inicio de su esplendor internacional. La rapidez de sus cambios germinó problemas sociales y de sustentabilidad que terminarían restándole esplendor. No obstante ensayos rejuvenecedores, Acapulco representa un caso típico de agotamiento vital de un área turística.

Key words: Acapulco - transformation - water - highway - alemanismo

Palabras clave: TALC - Acapulco - transformación - agua - carretera - alemanismo

Recibido el 15 de septiembre de 2019

Aceptado el 21 de octubre de 2019

Publicado el 18 de diciembre de 2019



Introducción

Este ensayo se inscribió originalmente en el marco de una convocatoria para discutir la obra de Richard Butler (Butler, 2006). El propósito central era reflexionar "la aplicación" y vigencia desarrollada en su obra y modelo conocidos como *Tourism Area Life Cycle* (TALC).

Para alcanzar dicho propósito, este trabajo estudia cómo se constituyó Acapulco como destino turístico. El primer apartado explora las peculiaridades de sus primeras transformaciones como villa pesquera. El segundo describe brevemente algunos de sus primeros promotores, su experiencia profesional y diversidad de expectativas ("proyectos") en torno al puerto. El tercero muestra el sesgo de las mejoras urbanas realizadas a mediados de los años 40 y algunas de sus contradicciones. El cuarto esboza su relativamente inesperado empleo como locación cinematográfica y algunos problemas urbanos tempranos. Para finalizar establecemos unas conclusiones en las que vinculamos peculiaridades observadas con parámetros analíticos del modelo TALC.

Más allá de precisiones y matices necesarios, el eje conceptual de Butler subraya las problemáticas asociadas con la sustentabilidad de las áreas turísticas que, salvo precauciones relevantes, derivan en acortamientos del ciclo vital (o si se prefiere de esplendor) para dichas áreas turísticas. Adelantando conclusiones, el modelo propuesto por Butler se cumple en Acapulco.

No hay sorpresa por esta afirmación. Actualmente, Acapulco es una de las ciudades más peligrosas de un país violentado. No se puede tapar el sol con un dedo ni será posible purificar sus contaminadas aguas en pocos años. Al margen de inserciones pagadas sobre congresos, festivales y competencias deportivas, la información internacional cotidiana que predomina sobre Acapulco son publicaciones de contenidos diametralmente opuestos: son notas rojas o artículos de carácter científico. Generalmente, estos precisan los componentes bioquímicos y agentes contaminantes que vuelven deficiente

la calidad del agua. En contraste, los estudios históricos de sus sucesivas transformaciones han sido escasos. Por regla general trazan un arco temporal amplio, que inicia un recorrido nostálgico del comercio colonial con Oriente y terminan glosando las bondades naturales perdidas. Más recientemente han surgido preocupaciones investigativas distintas. Al margen de referirlas, interesa destacar las contradicciones subyacentes en su degradación.

Dichas contradicciones presentan peculiaridades que merecen atención. La primera remite a su bucólico origen al inicio del siglo XX.

1. Una apacible villa pesquera

Una dificultad central para "poner a prueba" el modelo TALC consiste en reunir información suficiente que permita distinguir acuciosamente las interfases del modelo TALC. Dicha dificultad está presente en este trabajo por la ausencia de información estadística confiable del final del siglo XIX y las primeras seis décadas del XX. En particular, interesa desarrollar más el arco que va de la tercera a la quinta, cuando se aclara la opción de impulsar la vocación turística del puerto.

Ante tal hiato presentamos un panorama de características prevaletentes de ese período. El puerto natural y villa pesquera de Acapulco conoció pocos cambios desde la guerra de independencia (1810-1821). La población vecina más importante al norte, Chilpancingo (constituido como capital estatal en 1880), enlazaba al puerto con Iguala. Dichas poblaciones y otras menores eran relevantes para tránsitos terrestres con los hoy vecinos estados de Puebla, Michoacán y Morelos. Cabe señalar que hacia 1926 aún tomaba tres días a caballo trasladarse de Acapulco a Chilpancingo. Durante el convulso período que siguió de la intervención norteamericana (1846-1848) y hasta la restauración de la república (1867), Acapulco era un puerto de cabotaje menor y de contrabando que contribuía modestamente a sostener o refugiar

tropas del caudillo Juan Álvarez, cuya decisiva injerencia se ratificó en 1856 al ascender interinamente a la presidencia (Díaz, 1972). En el porfiriato (1876-1910) el puerto permanecía mal administrado y la tranquilidad social aún era motivo de atención.¹ Los enormes desafíos orográficos de las serranías guerrerenses no habían sido vencidos. Guerrero continuaba sufriendo por la ancestral falta de vías eficientes entre regiones que reconstituían su comercio e interacción social.² En tal escenario Acapulco perdía gradualmente relevancia pese al interés por reactivarlo.

Al comenzar el siglo XX la *pax porfiriana* logró cierta estabilización sociopolítica, pero su carácter económicamente excluyente la tornaba frágil. Acapulco reflejaba este crecimiento desigual con almacenes comerciales españoles importantes y una población mayoritariamente dependiente de la pesca cotidiana.³ Su vernácula población vivía a paso ralentizado y sus cambios porfirianos más dramáticos fueron causados por dos terremotos;⁴ infortunadamente, no es claro cómo afectaron la convivencia social de sus escasos cinco mil habitantes.⁵ El primero ocurrió la medianoche del 14 de abril de 1907 y los destrozos más importantes los causó un *tsunami* posterior. El segundo ocurrió el 30 de julio de 1909 por la madrugada y destruyó muchas edificaciones nuevas. Acapulco permanecería ruinoso; al comenzar la revolución mexicana lucía como aldea de pescadores adosada por unos edificios públicos y su histórico Fuerte.⁶ El impacto social de los cataclismos resulta imposible de dimensionar hoy, pues hay que añadir un par de *meteoros* posteriores: el 20 de mayo de 1912 un ciclón de más de 200 kilómetros por hora destruyó el "Mercado Nuevo" volando cientos de techos de teja sobrevivientes o rehabilitados de catástrofes anteriores. Techos que daban colorido e identidad al antiguo puerto.⁷

La revolución golpearía intermitentemente a Acapulco. Muchos guerrerenses simpatizarían con el agrarismo zapatista. Originalmente, su caudillo principal, Emiliano Zapata, se declaró

seguidor del chihuahuense Pascual Orozco Jr. Así el agrarismo guerrerense tendría vena doble: la orozquista y la zapato-orozquista. En 1913, Orozco apoyó el derrocamiento del legítimo gobierno maderista. Las consecuencias serían importantes para los rebeldes guerrerenses; su doble vena produjo combinaciones, conflictos y oportunismos (caracterizadamente, el bandidaje común). Para 1914 los abusos en Acapulco y alrededores eran tan frecuentes como las solicitudes de intervención al gobierno central. Era usual que las acusaciones vincularan bandidaje y casas comerciales españolas del puerto. La guerra también era de comunicaciones y rumores que provocaban que los barcos evadieran el puerto temiendo ser capturados por facinerosos. Aunque este espacio no permite establecer otras afectaciones al puerto, es claro que sus pobladores padecieron violencia, exilios y vejaciones por bandolerismos, tropas en disputa y que no hubo progreso material de ningún tipo durante esa década.

En mayo de 1920 un nuevo meteoro, que hundió los buques "Queen of Hawaii" y "Zacarías Conde", coincidió con otro huracán político: el derrocamiento de Venustiano Carranza.⁸ Álvaro Obregón, el gran caudillo sonoreño usaría el puerto como refugio y vía de desplazamiento. Sus promesas pacificadoras y agraristas le ganaron adeptos; en Acapulco sobresaldrían los hermanos Escudero. Hispanos de origen, Juan Ranulfo, Felipe y Francisco Escudero ostentarían cargos en la alcaldía porteña desde los que alentaron causas agrarias y propias, llegando a poseer huertas grandes. Los conflictos con miembros de la antigua burguesía porteña explotarían so pretexto de la rebelión delahuertista que desafió a Obregón en 1923. La inmolación de los Escudero —al final del año— no resolvió la discordia social. Amadeo Vidales continuaría su lucha disfrutando de la avenencia gubernamental. La tolerancia fue amplia, pero desde 1926 se apresuró la finalización de la carretera para facilitar el control militar de la región.

2. Promotores tempranos

No es exagerado subrayar que el primer y más importante cambio político económico para Acapulco fue la conclusión de la carretera en 1927. La *apertura terrestre* del puerto aligeró y apresuró la vinculación de sus habitantes con poblaciones intermedias: Chilpancingo, Tixtla, Chilapa, Iguala, Taxco y Cuernavaca, con las que tenían lazos históricos. Refrendar estos circuitos era un subproducto de la carretera, siendo el más relevante la pacificación. La relevancia de los Generales asignados: Joaquín Amaro (secretario de Guerra), José Amarillas (pariente del presidente Elías Calles), entre otros, atestiguan que el nuevo Estado priorizó dicho objetivo como base para reorganizar las actividades económicas. Solo así sería posible rehabilitar la navegación con puertos nacionales, centroamericanos y californianos. Resultaba escandaloso que al iniciar la década de 1930 el puerto aún careciera de tráficos marítimos relevantes.⁹ La discusión sobre las tarifas que los "vapores" debían pagar por estancia podría parecer ociosa, pero revelaba consecuencias administrativas de la baja actividad portuaria. Notablemente, también reflejaban nuevas y más halagüeñas expectativas sobre los tráficos que prometían cambiar al conectarse con la pujante ciudad de México.

Además de la carretera, otros "vectores de fuerza histórica" que dieron el primer aliento al puerto serían el boom automotriz y el creciente ocio de grupos sociales ascendentes. Su combinación hacía posible disfrutar un nuevo tipo de "tourismo" distinto al dependiente de ferrocarriles, barcos y carruajes. Los automóviles eran sinónimo de libertad para nuevas burguesías atraídas por el magnetismo de realizar *tours* al México profundo. Si bien los primeros clubes de automovilistas fueron procreados por la elite porfiriana, esta no tuvo tiempo para consolidarlos. En contraste, la revolución importó autos asignándoles preferentemente usos bélicos, pero al crecer el parque vehicular y las carreteras el interés social por ellos se arraigó, deviniendo símbolos de *status* y aventura. Naturalmente, cada carretera terminada despertaba interés y la más

larga al finalizar los años 20, la de Acapulco, causó entusiasmo entre los automovilistas. La falta de servicios e infraestructura permitía asertivamente a esos automovilistas pioneros calificar como "expediciones" sus viajes. Denominándolas como "excursiones" indicaban que la realidad histórica les imponía algún tipo de organización. Sin esta quedaban expuestos a riesgos adicionales.

El club privado mejor organizado de la época y hasta los años 60 fue la "Asociación Mexicana de Automovilistas" (AMA).¹⁰ Esta organización reuniría algunos de los primeros agentes relevantes en la promoción turística. Los más importantes eran empresarios de Monterrey (capital del estado nortero de Nuevo León), y emprendedores y funcionarios de la capital mexicana. La AMA sería presidida inicialmente por Luis Montes de Oca; ex revolucionario vinculado al grupo dirigente sonoreño, diplomático, Contralor y Secretario de Hacienda entre 1927 y 1932. Durante esos años y cuando fue director del Banco de México (1935-1940), promovería obras y actividades importantes en o para Acapulco.

Al margen de mencionar otros promotores y proyectos, cabe anotar que el temprano interés turístico no pudo consolidarse al ritmo que deseaban los actores más dinámicos, principalmente debido al malestar económico imperante. Entre 1925 y 1935, pese a diferencias regionales y sectoriales, la economía permanecía estancada, desorganizada y segmentada, aunque mostraba flexibilidad y gran potencialidad. No obstante, en este marco existían capitales buscando alternativas de inversión y, con vacilaciones, surgían mejores hoteles, restaurantes, clubes nocturnos y se promovían sitios arqueológicos con los que se delineaba una temprana oferta turística. Un ejemplo de estos alientos sería Yucatán, promovido ingenua y equívocamente bajo el *slogan* de "El Egipto de América".¹¹ En la frontera norte concurrían cada vez más norteamericanos a los casinos instalados en Tijuana y Ciudad Juárez. Con estos ejemplos se quiere referir el carácter experimental del ambiente epocal, con sus equívocos naturales y tendencias "desvirtuantes". En este concierto

pronto se manifestó interés hacia los puertos naturales atlánticos y del Pacífico.

Comprensiblemente, la singular belleza de las pequeñas bahías acapulqueñas resultaba muy atractiva. Apenas podrían exagerarse los rasgos paradisíacos que presentaban sus verdes y frondosos cerros, de los que se desprenden acantilados, peñascos y morros delimitando sus playas mayores o playitas de marea baja, arenas finas y blancas, contrastadas por sus transparentes aguas de tonalidades azules cobaltos y turquesas. Ensenadas, islotes, lagunas y manglares aún inspiraban en los años 40 a su poeta mejor informado y uno de sus tempranos promotores culturales. En su ensayo "Vida económica de Acapulco", Francisco Tario describía puntualmente su producto interno bruto:

Acapulco produce espuma, exporta raros y oscuros romances e importa géneros humanos de las más disparatadas especies. Su principal fuente de vida es la vida misma, y su penuria mayor la muerte. Ocasionalmente arriban barcos con marineros rubios, vestidos de blanco. En cuanto a su industria, las aguas son templadas, verdísimas y transparentes. Posee una densa red ferroviaria que se extiende hasta los mares de China y su riqueza minera consiste en los collares de oro labrados por sus nativas.... Merecen citarse asimismo los tulipanes, las rotundas auroras y los cocos de Ixtapa. Potencialmente hablando, trátase a grandes líneas de un centro vital de excepcional importancia. (Tario, 1951, p. 68)

Personaje excéntrico, Tario expresó el interés romántico de muchísimos visitantes. En su cuadro económico apenas se extrañan algunos (no más de siete) salones de espectáculos para representaciones teatrales y exhibición de películas, restaurantes, almacenes de ultramarinos, billares, boliches, sucursales bancarias, embotelladoras de refrescos locales y nacionales (Garcí Crespo, Mundet, Coca y Pepsi-cola y poco más), empacadoras de productos marinos, un par de fábricas de pastas alimenticias y galletas, farmacias (y

boticas), tiendas con artículos de pesca bien surtidas, cientos de puestos ambulantes de cocteles, mariscos y dulces, neverías y un par de estaciones radiodifusoras. No faltaban emprendedores del transporte, camioneros y taxistas que transportaban pasaje hacia hoteles alejados, pero también lancheros que transportaban turistas al Puerto del Marqués.

Los pequeños emprendedores preservaban el colorido bucolismo porteño y contrastaban con el primero de los promotores grandes: Juan Andrew Almazán. También conocido como "el camaleón de la revolución", este guerrerense, oriundo del serrano pueblo de Olinalá, debía su apodo a sus numerosos cambios de color político: maderista, zapato-orozquista, federal, felicista, obregonista, callista y, sobre todo, primer almazanista, perdió sus riquezas cuando aspiró ser presidente en contra del deseo cardenista. Su larga y opaca carrera militar se equilibró contra una corta y brillante carrera económica, Almazán fue un próspero "militar-empresario" durante dos décadas. Dueño de haciendas concentró sus esfuerzos en la construcción; fue el socio principal de la "Compañía Constructora Anáhuac", empresa que se beneficiaba con contratos carreteros, incluyendo el camino a Acapulco. Puerto que conocía desde joven y para el que promovió la "Compañía Constructora de Acapulco" donde también participaban accionistas californianos y empresarios capitalinos. Hacia enero de 1932, en medio de la contracción económica nacional, anunció una inversión millonaria para construir hoteles, caminos y otras obras ("Treinta millones," 1932, p.1), que pronto incluirían un campo de golf. El anuncio siguió a su renuncia a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Almazán presumía la libertad que la renuncia le permitía.¹² Al paso de unos años construyó *bungalows* en la playa de Hornos, donde unos años atrás se había habilitado un campo de aterrizaje. Los pequeños departamentos permitían al visitante vivir amigablemente la escasez de servicios porteños. Unos años después construiría el hotel *Hornos* en las antiguas huertas de los hermanos Escudero al que posteriormente renombró como *Papagayo*.

Era una manifestación de un pequeño boom hotelero que vendría a desplazar a los antiguos mesones, ahora mejor conocidos como casas de huéspedes, un perenne mercado semi-informal de hospedaje. Próximo al "campo de aviación", el *Papagayo* preservó sus 12 *bungalows* denominándolos "sección Anáhuac" y agregó otros de lujo (incluían refrigerador) y un edificio nuevo, sus precios oscilaban entre \$30 y \$70 pesos la noche (de \$7 a \$15 dólares); unas cantidades respetables para años difíciles y cuando el promedio del pueblo bajo apenas ganaba \$2 ó 3 pesos al día. Los hoteles *La Marina*, *Hamacas*, *Mirador*, *del Monte*, *Flamingos* y *Pacífico* constituían el resto de la oferta formal de alojamiento. Desde luego, entendiendo que era un agente relevante del mercado Almazán generó una patente que serviría como identificador de calidad de sus servicios; así, repetiría el membrete en otros hoteles, como el que terminó en Cuernavaca. Sin embargo, su éxito económico estuvo atado

a su carrera política que fue cercenada en julio de 1940 cuando perdió esas controvertidas elecciones presidenciales. Almazán intentó rebelarse contra la imposición del candidato triunfante, Manuel Ávila Camacho, pero esto sólo aceleró su declive empresarial y la pérdida de terrenos playeros.

Almazán fue el más destacado agente promotor del mercado turístico acapulqueño, pero no fue el único. Otro empresario destacado de esa etapa germinal fue Emilio Azcárraga Vidaurreta, también propietario importante de terrenos como los desarrolladores inmobiliarios Manuel Suárez y Enrique Aburto Palacios, su papel sería aún más relevante en décadas posteriores. Suárez sería conocido por su Hotel de México, en la capital, mientras que el icónico y selecto hotel Las Brisas, dio fama a Aburto. Azcárraga promocionó al puerto con su sistema de radiodifusión y, posteriormente, a través de *Televisión*. Ampliamente conocida en Latino América, esta emblemática empresa



Figura 1. "Los bungalows del Hotel Las Brisas recogían una tradición iniciada tempranamente en el puerto de Acapulco". Recuperado de

https://www.google.com.mx/search?q=hotel+las+brisas+acapulco&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiRhpXkqerlAhUKr54KHTquCGYQ_AUIEygC&biw=1600&bih=789#imgdii=wbCRQnbYQAdnLM:&imgsrc=bWh15xozPDI_jM:

sería transformada en *Televisa*, sin duda, la mayor impulsora del turismo hacia México.

Este listado de tempranos promotores (funcionarios, intelectuales y empresarios) no puede ser exhaustivo. Adolece también de otro defecto: refleja mal la imbricación entre sus anhelos formalizadores de la actividad turística y la precaria realidad de los habitantes porteños que comenzaban a entender al turismo y el abanico de actividades paralelas que se abrían con él, como una fuente de su ingreso cotidiano. Esta imbricación de promotores modernos y "operadores" nativo-tradicionales daría gran colorido al incipiente folclor porteño, pero plantearía recurrentes desafíos en materia de políticas públicas que, infortunadamente, no tendremos oportunidad de abordar. Ya advertimos que otro objetivo oficial relevante era rehabilitar el tráfico marítimo. Los presidentes de extracción o influencia sonorenses (1920-1935) deseaban facilitar los tráficos al noroeste.¹³ Sus ministros, como el referido Montes de Oca o Bernardo Gastélum –responsable de la salubridad pública–, atendían problemas de infraestructura y problemas de sanidad que los obstaculizaban. Se comprendía que la falta de estaciones de servicio y abasto de combustible o de agua potable eran motivo para que automovilistas dudaran en transportarse. Estas dudas continuarían, igual que la construcción de estaciones de abastecimiento sobre las carreteras principales (Ettinger, 2018) y las campañas publicitarias para alentar el turismo. Los problemas de abasto eran intermitentes aunque se acusarían especialmente en 1938, durante la guerra y con la huelga petrolera de 1947.

La carretera a Acapulco fue concluida luego de numerosas interrupciones que apenas la mejoraron, pero los retardos provocaron que se forjaran muchas expectativas. Para entonces la opción de impulsar un polo turístico era una entre otras. Durante algún tiempo se concibió la idea de construir una industria siderúrgica; la idea, coherente con la rehabilitación del tráfico marítimo, sería abandonada y, posteriormente cayó en olvido al crearse la relativamente próxima siderúrgica "Las Truchas". También

contribuyó al olvido la fiebre propagandística que seguía la conclusión de la carretera. Un ejemplo fue el documental *Carretera y Paseos de Acapulco* dirigido por E.E. Deuler en 1928. Fue uno de los múltiples cortometrajes para cine y de los incontables reportajes periodísticos publicados por asociaciones privadas mexicanas y norteamericanas.

En los primeros años de operación de la carretera, muchos funcionarios públicos como Antonio Madrazo, vocal de la Comisión Nacional de caminos, Felipe F. Sánchez, Director del Departamento de Bienes Nacionales, etc., reconocían y estudiaban necesidades de poblaciones circunvecinas o se embarcaban hacia Mazatlán, Guaymas o Baja California para luego continuar viajes más largos en Estados Unidos. En otras visitas inauguraban obras, así sucedió el 18 de septiembre de 1931 con el puente del río Mexcala, al que asistieron Montes de Oca, el ingeniero Díaz Leal, presidente de la Comisión Nacional de Caminos, el gobernador Adrián Castrejón y Andrew Almazán, ministro de Comunicaciones quien colaboró para construirlo.¹⁴ En contraste, eran relativamente raros los reportajes que daban cuenta de "la pobreza del Municipio de Acapulco" ("El municipio de Acapulco," 1931, 30 de noviembre, p. 3). Esta circunstancia redundó en que solo fuera "petrolizada" la calle que avanzaba de la entrada de la población al muelle. La escasez en la oferta de servicios propiamente turísticos continuaría siendo palpable. Aunque, mientras muchos visitantes aún deseaban sentirse expedicionarios, otros deseaban dejar de sentirlo. Así, los promotores mencionados empezarán a construir residencias de descanso que, en unas décadas se mezclarían, con hoteles, restaurantes, lugares de esparcimiento y habitaciones de residentes permanentes.

En el escenario de la apertura terrestre y la escasa diversificación de promotores y actividades resulta comprensible que predominara el turismo nacional. Tampoco a este público le era fácil alcanzar el puerto, considerando que el capitalino promedio no tenía coche, requería 11 horas mínimo de recorrido en los camiones más regulares,

los *Estrella de Oro* (Enríquez, 1944, p. 14). Ese predominio también se manifestaba en la fisonomía acapulqueña, perfilada como un "balneario" natural. La distinción podría controvertirse, pero luce como la herencia más fácilmente perceptible en fotografías (Figura 2), reportajes periodísticos y memorias de visitantes de los años 30. Aunque este perfil pronto integraría otros aspectos.

La segunda mitad de esa década traería cambios muy importantes en México. El régimen populista del general Lázaro Cárdenas ganaba consenso en el pueblo bajo y el campesinado, gracias a concesiones sindicales e importantes repartos agrarios. Probablemente su decisión más conocida fue nacionalizar el petróleo (18 de marzo de 1938). Esto marcó el cenit de sus postulados nacionalistas y el inicio de una nueva relación diplomática con las grandes potencias. La relación con los Estados Unidos era la más importante, y la afectó porque las petroleras norteamericanas emprendieron un boicot contra México. Esto ocurría a meses de haberse inaugurado la carretera N° 85. La primera carretera Panamericana que unía el sureste estadounidense con el noreste y centro de México. Era fruto de numerosísimos esfuerzos organizativos, importantes acuerdos con todas las capas sociales y desembolsos presupuestales significativos que parecían naufragar. Ahora, con el boicot, la actividad turística decrecía de manera importante. Los prometedores flujos turísticos previos de 1937 se convertían en menos paseantes norteamericanos (canadienses incluidos) que llegaban a México en 1938. La posibilidad de que esos flujos se aproximaran a Acapulco era muy remota antes de que iniciara la segunda guerra mundial.

En estas circunstancias los vínculos entre agencias turísticas estadounidenses y promotores mexicanos también resintió la contracción del flujo pero no los desanimó. El gobierno cardenista respondió creando la Asociación Mexicana de Turismo (AMT). No sería su único esfuerzo, además en su empresa petrolera (Petromex) y en los Ferrocarriles Nacionales, creó divisiones especializadas en turismo. El presidente Ávila Camacho

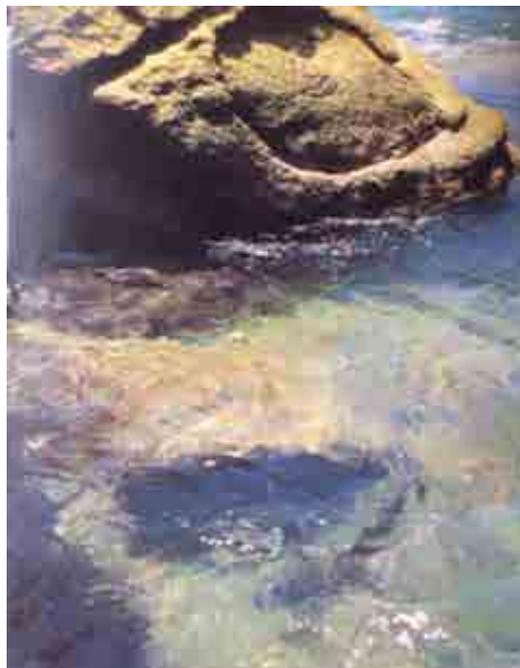


Figura 2. Remansos arcaicos. "Tan natural como las leyendas náhuatl de su origen. Acapulco es un charco en el que nacen carrizos como lo atestiguan petroglifos (Álvarez, 1993, p. 66.)

transformó la AMT a Departamento de Turismo lo que significaba elevarlo a rango de Ministerio.

Hacia 1941, como resultado de esfuerzos de apertura política y conciliación, el trabajo entre agencias norteamericanas y mexicanas se restablecía. La transformación de la AMT cayó bajo la competencia de Miguel Alemán, secretario de gobierno avilcamachista. Alemán tenía poca experiencia política y un pasado ambiguo, pero asignó un valor alto a la política de buena vecindad fundada en el panamericanismo. Desde su ministerio apoyó actividades de promoción turística diversas, incluyendo caravanas que auguraban cambios. Fue famosa la de la primavera de ese año, 1941, que se internó por la carretera n° 85. Esta caravana llegó a la ciudad de México para dirigirse al este, cruzó Puebla, Fortín de las Flores para llegar a Orizaba y Veracruz.

Otra opción para los visitantes era avanzar hacia el sur occidente: Cuernavaca, Taxco, las grutas de Cacahuamilpa y Acapulco.

Sería una opción llamativa para un público creciente. El éxito acapulqueño se refleja en su crecimiento demográfico. Si en sus 10 000 residentes de 1940 podría admitirse que había un alto porcentaje de nativos, en contraste, sus 28 000 habitantes de 1950 no se explican sin inmigraciones importantes. Naturalmente, de esta consideración excluimos los flujos de visitantes y turistas, para los que solo excepcionalmente (como en el caso de la semana santa) existen aproximaciones estadísticas ocasionales. Una causa que alentó tal expansión demográfica fue la segunda guerra mundial. La neutralidad mexicana sería un imán poderoso para que Acapulco recibiera nuevos inmigrantes e inesperados flujos de capitales.

3. Mejoras y contradicciones

A mediados de los años 40, el gobierno federal dispensaba atenciones especiales hacia Acapulco, en lo que parecían ser intentos de atenuar la improvisación de su rápido florecimiento. Los profesionales entendidos en materia turística eran pocos y su influencia limitada, pero congresos y reuniones diversas habían apuntado problemáticas de crecimiento urbano que también concernían al puerto. La idea de intervenir, planificar u ordenar el desarrollo de infraestructura urbana no era novedoso. Es bien sabido que la planificación estaba mundialmente *de moda*, y México ya tenía experiencias aplicadas a ciudades intermedias desde el comienzo de los años 30 como Laredo, Cuernavaca o Veracruz. Su organismo de consulta y ejecución era designado como "Junta de Mejoras Materiales".

Dichas "Juntas" intervenían ampliamente en obras de equipamiento urbano y ornato. En Acapulco se constituiría en un organismo paralelo y más poderoso que la alcaldía, intentando definir su perfil de desarrollo turístico. Claro, resulta controvertible que la

"Junta" haya alcanzado ese objetivo. A ocho décadas de distancia podría parecer que su resultado final fue prorrogar la ambigüedad de tal perfil; sin embargo, también parece inimaginable que hubiese sido de otro modo: la naturaleza populista del nuevo régimen y la pobreza (o, en su caso, medianía) de la mayoría de los visitantes nacionales obstaculizaban el diseño de políticas orientadas hacia algún perfil turístico especial. Mientras arquitectos imaginativos bocetaban bellos resorts sobre sus acantilados, Acapulco seguía siendo un destino asequible a turistas de bajos ingresos que instalaban romerías en sus playas. Tendrían que llegar los años 80 y 90 para que otra generación de promotores desarrollara la zona que hoy es conocida como *Acapulco diamante*, para turistas de ingresos altos. Desde luego, esta produjo nuevas segmentaciones entre los "veraneantes".¹⁵

Acapulco seguiría siendo identificado como un balneario natural con facilidades para pesca, buceo y otros deportes acuáticos. Acaso lo que inicialmente lo convertía en centro de veraneo para clases acomodadas era el hecho de que la mayoría de la población nacional aún tenía poco tiempo de ocio y, como siempre, escasos recursos para viajar. La masificación de los automóviles no era una realidad en México durante los años 40. Así que la posibilidad de disfrutar del puerto era relativamente restringida a la mayoría de la población que, acaso, podría pensar disfrutarla unos días al año.

Con estilo derrochador la nueva burguesía empezaría a desplegar intereses más amplios, a gestar una nueva cultura de ocio playero y Acapulco sería el sitio elegido. A diferencia de otras playas veracruzanas pronto adaptó tendencias modernizantes y exclusivistas; competencias de botes de vela, surf, esquí, pesca, natación, clavados, etc., comenzaron a ser comunes. De modo similar, gracias a nuevas infraestructuras aparecieron los torneos de golf, tenis e incluso competencias de velocidad para aviones. Resulta natural que el primer campo de aterrizaje de aviones próximo a playa de Hornos resultara rebasado.

De este ampliado despliegue de actividades se desprendían nuevas opciones de placer turístico que también generaban impactos imprevistos y de diversas índoles sobre la bahía principal y la población residente. Aunque no es posible medir dichos impactos,¹⁶ hay evidencias tangibles de sus manifestaciones. Mencionemos tan solo la apertura de vialidades hacia las bahías más pequeñas y heterogéneas que rodeaban a la principal; dicho de otro modo, y sin mencionar impactos ecológicos relevantes, es notorio que el "paisaje natural" se modificaba por la presión de la actividad turística. Otro impacto visible fue atraer nuevos tipos de visitantes. Un nuevo turismo, en el que especialmente interesa destacar las *celebridades*, nacionales e internacionales.

En términos analíticos o, si se prefiere, de las etapas "evolutivas" del modelo TALC, parece importante destacar los cambios que ocurrieron durante la década de 1940. Fue entonces que se aceleró la conjunción del turismo internacional y nacional que alentaron el ingreso de nuevos agentes turísticos con montos más altos de inversión (privada y pública) y se intensificará el interés federal por el puerto. En esa década hay un salto importante en la intensidad del turismo estacional interior, un ejemplo ocurre en la semana Santa de 1943, que es el "período" vacacional por excelencia, pues convergen en descanso obreros, burócratas y escuelas. En dicha "semana" se calculó que, al menos, 35.000 turistas capitalinos arribaron a Acapulco. Estamos refiriendo una cifra récord atestiguada por el previsible hecho de que los hoteles existentes no podrían alojar dicha multitud. De ninguna manera era una cifra mala para el segundo año de guerra de la economía mexicana. Mucho menos si se considera que se resentían fenómenos de carestía económica, El acontecimiento sería muy significativo pues en 1943 también se anunció una nueva era de construcción de hoteles más grandes y lujosos, dos serían emblemáticos de la época, el *Ritz* y el *Casa Blanca*.

Ese año también fue inaugurado el club de golf del puerto que, debidamente, disfrazó su carácter elitista, autonombrándose Centro



Figura 3. Playa Boca Chica. "Hotel y playa Boca Chica. Playas más pequeñas tendrían sus hoteles respectivos y reproducirían las actividades lúdicas de las bahías más grandes" (Ruiz, 1992, p.28).

Deportivo de Acapulco. Se trataba de una extensión sofisticada del Centro Deportivo Chapultepec de la ciudad de México, y si bien este fue generado por el Banco de México para brindar servicios de recreación a trabajadores bancarios, aquél –realizado en conjunción con otras entidades bancarias– exigía mayores condiciones de membresía por lo que –realmente– se dirigía hacia funcionarios bancarios de niveles superiores.

Así, incluso durante los años de la guerra, el puerto marchaba firmemente a transformarse en un nuevo polo turístico de nivel internacional. Los siguientes pasos serían posibles gracias a una decidida participación del gobierno federal y al relegamiento de ideas anteriores.¹⁷

El gobierno federal que refiero es el de Miguel Alemán Valdés (1946-1952). Indefectiblemente su gestión presidencial aparece asociada a la modernización de Acapulco.

Son muchos los estigmas y críticas con los que la historia recuerda al primer presidente civil que emergió del periodo posrevolucionario. La gestión alemanista fue marcada por el reacomodo internacional de la guerra fría. Este redefinió la relación diplomática con Estados Unidos como primera potencia mundial. En lo interno, Alemán generó expectativas ambivalentes. Sus inicios parecieron auspiciosos pero pronto repitió ineficiencias y vicios, incluso incrementándolos. Acaso algunos parecieron entreverse en sus primeros meses de su gestión, cuando visitaba frecuentemente Acapulco. Sus visitas de marzo y mayo de 1947 están bien documentadas. Otras posteriores fueron disfrazadas también como sus "primeras y merecidas vacaciones". Solía viajar en "El Mexicano" (avión que la prensa denominaba "particular") y aterrizaba en el pequeño aeródromo militar ubicado en la bahía de "Pie de la Cuesta". No hay duda de que Acapulco ocupaba un sitio importante entre los lugares de su predilección. Aparentemente esos viajes debieron, como el enchilado dulce de tamarindo porteño, saberle agrídulces. Algo allá no le satisfacía y pronto pensó en modificarlo.

El encargado de vigilar las soluciones sería uno de sus hombres de mayor confianza, Melchor Perusquia Virrarreal; personaje clave para la transformación acapulqueña, repetía el cargo que había ostentado en Veracruz: presidente de la "Junta Federal de Mejoras Materiales" (JFMM). A decir del calificado testigo, William O'Dwyer, embajador norteamericano, Perusquia era el "Emperador de Acapulco" (Niblo, 2008, p. 229). El calificativo era preciso. Además de tener poderes omnímodos, como sus predecesores romanos, sus descendientes vivirían tragedias en circunstancias que remiten al agotamiento del área turística.¹⁸

Además de ser un gran beneficiario de la apropiación privada de terrenos federales, ejidales y litigiosos del puerto, Perusquia fue su

primer y más importante *real state advisor*. Tan solo por esto, su actividad formal merecería ser bosquejada. Poco más podría hacerse que especular sobre ella, pues existen aspectos de naturaleza opaca como los arreglos y negocios llevados a cabo en las fiestas de su famosa mansión de Puerto Marqués, *Villa Marga Mar*, icono del Acapulco excluyente y exclusivo, cuya notoriedad era realizada por hospedar presidentes, dignatarios y numerosas celebridades internacionales.

Luego de ser jefe del departamento de pagos en la Secretaría de Hacienda, el presidente Ávila Camacho encargó a Perusquia administrar la aduana de Veracruz, posteriormente sería responsable de la JFMM jarocho. Con tal experiencia parecía ser el hombre óptimo para encargarse de los proyectos alemanistas para Acapulco. Adelantando vísperas podría señalarse que lo logró con creces. Una somera contrastación de fotos del área central del puerto en los primeros años 40 contra fotos de esa misma área diez años después dejaría a la vista diferencias notables. Pero esto –quizá lo más mostrado en promocionales de la *Costera Miguel Alemán*– sólo ofrecería un testimonio parcial de la obra realizada por la JFMM. (Figura 4)

En escenas panorámicas se pierden detalles trascendentales. La JFMM resolvió un problema histórico fundamental del puerto: el agua. Para introducirla la transportó de puntos alejados varias decenas de kilómetros, la potabilizó y construyó obras para almacenarla y distribuirla.¹⁹ Sin duda esto trajo bienestar a los pobladores que antes la acarreaban desde pequeños "veneros" o sufrían –estacionalmente– por su falta. En tal circunstancia, resulta llamativo que no se observara algún problema epidemiológico importante durante estas etapas de cambios acelerados.

El agua siempre fue el principal atractivo y el gran problema de Acapulco. Su omnímoda presencia y su escabullente escasez, además de poblaciones flotantes desatentas de cuidarla lastimarían cotidiana y persistentemente su calidad y cantidad. Ciertamente la JFMM

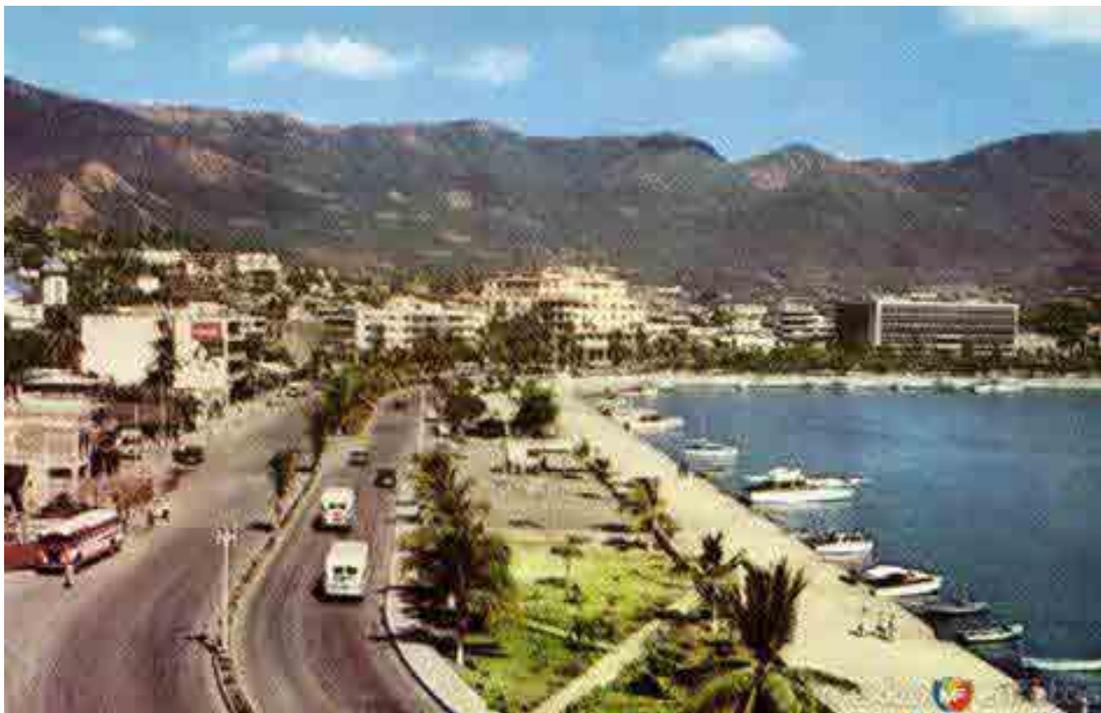


Figura 4. "Acapulco y su flamante costera Miguel Alemán", Mexicoenfotos. Recuperado de

<https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=dCUc4eYS&id=265F986C0E3F2A622E4D403B87E0034F623B0E7E&thid=OIP.dCUc4eYSGd1mh68yo5jmFgEsDB&mediaurl=http%3a%2f%2fwww.mexicoenfotos.com%2fimagenes%2fgalerias%2fMX13429553920651.jpg&exph=412&expw=640&q=costera+miguel+alem%3a1n+acapulco&simid=608008398764771113&selectedIndex=68&ajaxhist=0>

instaló drenajes, alcantarillas y colectores de aguas negras, pero no instaló ni una sola planta para tratar aguas residuales. ¿Se tiraron esas aguas negras al mar? Los que conocimos Acapulco durante las décadas de los 60 y 70 y vimos los desagües abiertos al mar responderíamos con un sí contundente. Es evidente que la sustentabilidad de la ciudad no estuvo en los planes de la JFMM. Desde luego, mejoró e hizo jardines, iluminó el malecón, construyó escuelas, hospitales y edificios públicos importantes, destacando el de la aduana y, por su forma de proa de buque, el del Comité de Turismo.²⁰

Presumiblemente, Perusquia y socios hicieron negocios paralelos con estas obras, pero estaríamos equivocados en creer que fueron los más importantes para ellos o para el futuro del

puerto. En abril de 1948, Perusquia, al devolver una visita a Alemán en la flamante residencia presidencial de "Los Pinos", le informó que coordinaba obras con la Secretaría de Bienes Nacionales. Estaban por iniciar los trabajos de "iluminación eléctrica". La publicidad daría copiosa cuenta de dichos cambios, pero no de la expedita enajenación y venta de terrenos que paralelamente se llevaba adelante.

Los terrenos del área central del puerto (extendida en 3 ó 4 kilómetros cuadrados era la más poblada) y los que la comunicarían hacia puerto del Marqués (hasta entonces dominada por huertas y granjas) conocerían cambios de propiedad rápidamente. El cambio significó una verdadera contrarreforma en la tenencia de la propiedad para un área relativamente pequeña, pero muy estratégica para el turismo

que esperaba captarse en el corto y mediano plazo. En los terrenos referidos se habían constituido ejidos que unos años atrás y ahora se convertían en propiedad privada o en propiedad federal que luego sería traspasada a manos privadas. Contrario a lo que se piensa el proceso de transferencia o transmutación no fue particularmente conflictivo. Perusquia ofreció viviendas nuevas e indemnizaciones promedio de \$10 000 pesos a los afectados.²¹ Presumiblemente hubo convencimiento, presiones, incluso engaños menores y mayores, pero también es plausible que convencidos y engañados no observaran mucha diferencia por vivir a 7 ó 9 kilómetros de distancia en una casa nueva probablemente de mejores materiales que la que antes habitaban.

Las indemnizaciones tampoco eran un regalo obsequioso. De ello da una idea testimonios de la "Coalición de Colonos de la República", su Secretario General, Salvador Flores Rodríguez, denunciaría a Perusquia por cobrar a poseedores de predios y solares "40 centavos por metro cuadrado" con el pretexto de impuesto de cooperación para fines de mejoras materiales. Es probable que Flores exagerara sus cálculos recaudatorios (30 millones de pesos) pero, sin duda, la contribución de Perusquia implicaba una presión gravosa a los antiguos habitantes de la villa e ingresos para pagar a sujetos indemnizables. Estos eran formalmente ejidatarios de El Jardín, El Progreso y Puerto Marqués y fueron indemnizados respectivamente, construyéndoseles casas (27, 32 y 39, respectivamente, Adame, s.f., p. 61); el costo por casa se estimó en \$10 500 pesos. No es claro el papel de Flores, los liderazgos malintencionados eran comunes, y no parecía exagerar insinuando la existencia de un "plan de apoderamiento de tierras ejidales". Es probable que él estuviera detrás de los amparos que frenaron la expropiación del "ejido de Progreso". Para intentar destrabarlo, Perusquia pondría a la venta una sección denominada "Colonia Popular". Este tipo de nuevas secciones comenzarían a bordear la ruta de la carretera nacional. En su formato original, se construirían casas de formato tradicional con

solares de hasta 400 metros cuadrados. Los precios de venta eran módicos, aunque había impuestos especiales por agua y compromisos a colaborar con programas de reforestación.

No obstante, la dosificación planificadora era puesta a prueba por el carácter vertiginoso de la transformación. Más hoteles eran construidos y para ellos se construían nuevos caminos. El puerto se expandía al este "por los fraccionamientos de Hornos, Club Deportivo y Costa Verde; por el norte, hacia Progreso y Santa Cruz; por el sur, hacia las granjas de Puerto Marqués" se planeaba una "gran carretera escénica" de poco más de 8 kilómetros. Todas estas obras atraían trabajadores que seguirían siendo empleados en el curso de la década.

En esta circunstancia fermentarían problemáticas sociales que la propia dinámica de diferenciación excluyente que imponía el proyecto alemanista haría más visibles. A lo largo del sexenio aparecería el fenómeno conocido como paracaidismo y se extendería a espaldas de las pequeñas serranías que enmarcan al puerto.²² No hay datos fidedignos sobre estos movimientos poblacionales, pero debieron ser importantes puesto que pese al control gubernamental sobre la prensa llegaron al conocimiento del público.²³ Desde luego, el sostenido crecimiento desordenado de esa periferia (que constituiría Ciudad Renacimiento) es la prueba fehaciente del agravamiento de aquel problema.

Otra eterna fuente de conflictos que inició en esta época fue la disputa por el comercio público ambulante. Las protestas de locatarios por retiros serían comunes. Las denuncias de favorecimiento a concesionarios extranjeros también serían frecuentes. No sería precisamente la expresión de la lucha de clases en un paraíso tropical, pero era claro que el pueblo bajo, con escasas opciones de seguridad económica veía en la venta de ropa, comida, *souvenirs*, entretenimiento, etc, una fuente de ingresos y estaba dispuesta a explotar su rentabilidad, lo que naturalmente ocurría en las playas menos controladas por la autoridad.

4. Celebridades y locación cinematográfica

Normalmente, Alemán viajaba acompañado por ministros (formales e informales) como el Secretario de Hacienda, Ramón Beteta, el de Industria y Comercio, Antonio Ruiz Galindo, el de Defensa, Gilberto R. Limón, o un verdadero ministro sin cartera, Jorge Pasquel, empresario y *playboy*.²⁴ Plausiblemente estas visitas involucraban celebraciones, fiestas y otros asuntos placenteros que combinaban con negocios empresariales y políticos. Alemán rara vez se hospedaba en los nuevos hoteles porteños. Lo usual era que cuidara su privacidad pernoctando en casa de colaboradores. Una ocupación importante era viajar a Zihuatanejo e Ixtapa (250 kilómetros al norte de Acapulco). Lo hacía por aire y mar. La intención —se conocería después—, era desarrollar otro polo turístico. Aprovechando las experiencias acapulqueñas, en esta área turística tuvieron más cautelas logrando mejores equilibrios. Da testimonio de tal interés su frecuencia y calidad de visitas a lo largo de 1949, cuando se haría acompañar del general y gobernador de Guerrero, Baltasar Leyva, del comandante de la zona militar, general Miguel Z. Martínez y del infaltable Perusquia. Las visitas solían ser cortas, pero encontraba tiempo para inspeccionar el puerto y estudiar proyectos de planificación que incluían adaptaciones para comercio de productos agrícolas, construcción un campo de aterrizaje, escuelas y hospitales ("Alemán supervisa obras en Acapulco", 1949, 9 de marzo, p. 1). Símbolos inequívocos del interés de urbanizar ordenadamente estas pequeñas villas de pescadores.

Podríamos agregar muchos detalles. No es el punto. El punto es destacar que, en un país de corte excesivamente presidencialista y marcado por graves problemas de abuso y corrupción política, el presidente Alemán concedía gran relevancia a impulsar turísticamente Acapulco y un *satélite* próximo. Lo que realizaba con gran velocidad y éxito gracias a un amplio uso de recursos públicos de todo tipo y a hombres clave. No debiera menospreciarse que él también atendía con tesón la vigilancia de esos proyectos. Corrillos populares contrastaban su

actitud y la de sus predecesores; de Lázaro Cárdenas se decía que apenas visitaba la ciudad de México luego de alguna de sus interminables giras provinciales, mientras que Ávila Camacho apenas salía de la capital a visitar a su familia poblana. Suspicious, los mexicanos se interrogaban por qué Alemán iba tanto a Acapulco. Ya vimos algunas razones.

En el mundo de posguerra el sostenimiento de políticas de defensa continental permitió restablecer postulados previos como el *Panamericanismo*. Alemán desarrollaría un trazo de una nueva carretera Panamericana que bordearía el océano pacífico y promovió activamente las bondades de los nuevos sitios turísticos mexicanos. Acapulco, naturalmente, era la perla de la corona.

Ya desde mediados de los años 40 numerosos artistas mexicanos y de Hollywood construían residencias pequeñas y grandes en sus acantilados. Era relativamente común que hubieran vacacionado o filmado en el puerto. Desde luego es imposible dar cuenta aquí de la enorme filmografía mexicana que usó Acapulco como locación, pero citemos algunas películas conocidas: *La Perla* (1947), dirigida por Emilio El Indio Fernández, estelarizada por el bragado Pedro Armendáriz y María Elena Márquez. No fue casualidad que ése mismo año apareciese una producción internacional de primer orden en la que Acapulco es actor principal, *La dama de Shanghai*, de Orson Welles. (Figura 5)

Acapulco se constituía como una ciudad relativamente moderna, que aun conservando algunos aspectos vernáculos también atraía por su súbito cosmopolitismo. Notoriamente el cine mexicano reconocía cambios importantes en aquellos años.²⁵ En Estados Unidos esa industria era mucho más robusta y dinámica. Además, presionaba a Washington para coordinarse en pos de conservar su posición predominante. No extraña que muchos directores que trabajaban en Hollywood y que sabían por fotógrafos y colegas de la potencialidad de locaciones mexicanas, optarán por estas, toda vez que les ofrecían magníficas y muy asequibles condiciones, las económicas incluían las dramáticas

devaluaciones de la moneda mexicana de 1948 y 1954.

Desdeluego, el interés de artistas internacionales por "la Riviera mexicana" tendría muchas motivaciones de muy diversa índole. Tan abiertas como sus biografías mismas. Índice de tal variación fue el caso de que la presencia de celebridades diera lugar a organizaciones realmente duraderas. Si bien su apariencia era frívola, se hacían reconocer por el epíteto de *The Holliwood gang*, los reconocidos actores Errol Flynn, John Wayne, John Weissmuller, Cary Grant, Roy Rogers y otros comprarían "el Hotel Los Flamingos, ubicado en el Fraccionamiento Las Playas, sobre el boulevard López Mateos, frente a la calle de Alto monte, muy cerca de la playa de Caleta" (Diez, 2010). Así, un hotel muy conocido desde los años 30 sería usado como negocio, centro de fiestas y residencia de artistas de gran renombre de Hollywood. Y, desde luego, la presencia continua de este tipo de celebridades contribuiría decisivamente a acrisolar la fama de Acapulco.

Naturalmente, numerosísimos artistas mexicanos también usaron las locaciones del puerto. Entre los filmes más taquilleros de los años 50, con algún efecto en Latinoamérica, estuvieron los del cómico Germán Valdés, *Tin-Tan*. Menos sabido es que uno de los mejores trabajos realizados por Cantinflas, también residente del puerto, intentó mostrar un Acapulco más próximo a la "realidad" en el *El bolero de Raquel*, (dirigida por Manuel M. Delgado). Esta película fue realizada una década después (1957). Es decir, la misma época en las que serían rodadas *Tin Tan* – ya mencionada–, además de *Simbad el mareado* (1950), él rodó en Acapulco *El cofre del pirata* (1958), *El tesoro del Rey Salomón* (1962), *Tintansón Crusoe* (1964). Pasarían seis años para que hiciera otra comedia muy simpática *Caín, Abel y el otro* (1970), en la que participaban los cantantes de moda Enrique Guzmán, César Costa y Alberto Vázquez, por citar algunos de sus trabajos más conocidos por el público mexicano. (Figura 6)

Otro aspecto que resaltaría la importancia de Acapulco derivó de convertirse en sede de



Figura 5. Afiche de la película *La dama de Shanghai*, producida y dirigida por Orson Welles.



Figura 6. Afiche de la película *Simbad el Mareado*.

eventos deportivos, convenciones turísticas y económicas importantes. Entre las primeras pueden citarse campeonatos de tenis, de las segundas la lista sería más larga, mientras que en las terceras serían recurrentes las reuniones de la Asociación de Banqueros de México. De nueva cuenta esto no era nuevo, comenzó antes de consolidarse como un perfil que el alemanismo acentuó. Consideró que el punto de inflexión ocurrió cuando Perusquia recibió la distinción de ser designado Coordinador de Turismo. Esto significó la posibilidad de acceder a fondos de suscripción popular y del gobierno federal que –muy infortunadamente nos resultan imposibles de cuantificar–, tenían por objetivo explícito intensificar campañas publicitarias para atraer turistas nacionales y extranjeros.

Comentarios finales

Luego de décadas de letargo, Acapulco conoció transformaciones relativamente importantes durante las primeras dos décadas del siglo XX. Se debieron fundamentalmente a fenómenos externos, de orden natural y social. La otrora apacible villa pesquera comenzaría a padecer por la violencia revolucionaria que se extendió por el país. Las deficientes comunicaciones heredadas prorrogaban la posibilidad de solucionar su carácter endémico, y fue hasta la conclusión de la carretera que unía al puerto con la ciudad de México que los gobiernos centrales pudieron plantearse la activación económica de Acapulco. No obstante, la debilidad económica nacional frenaba la materialización de planes ambiciosos. Así, nunca pareció suficientemente serio el proyecto de desarrollar un astillero o una planta siderúrgica ni, tampoco en el corto plazo, un vigoroso tráfico comercial de cabotaje. Fue en esta circunstancia que espontánea y poco premeditadamente apareció la posibilidad de explotar sus obvias condiciones como balneario natural.

La dificultad central de estudiar el caso de Acapulco desde la perspectiva analítica del TALC no reside en constatar las aseveraciones y postulados centrales de este modelo, sino en

la falta de información cuantitativa. Con ésta podría precisarse, por ejemplo, la influencia de los cambios demográficos en relación con la creación de infraestructura e inversión pública. Y desde aquí establecer más afinadamente –siguiendo una línea del ejemplo–, la presión poblacional sobre recursos básicos como la tierra o el agua. No obstante, he intentado, con base en documentación cualitativa mostrar algunas inflexiones en las fases de maduración de Acapulco como balneario, y posteriormente como destino del gran turismo internacional. Parece que hay signos de una primera maduración al final de los años treinta y el primer lustro de los 40. Esto es, que se sitúan en momentos anteriores a la guerra y durante ésta, lo que permite suponer que su base fue el incipiente turismo nacional, aunque –como quedó asentado– ya era conocido por inversionistas extranjeros. Desde luego, determinar algunas de sus posibles inversiones durante ese periodo es una asignatura pendiente. Posteriormente, el cambio a destino internacional fue posible por la intervención que encabezó Perusquia como presidente de la JFMM acapulqueña. Sus programas de inversión pública modificarían el área central del puerto, conurbaciones, áreas de cultivo y abasto y, parcialmente, fueron empleadas para beneficiar a “político-empresarios” del régimen alemanista. Sin embargo, no es claro que esos ambiciosos programas urbanizadores causaran –directamente– que cineastas y artistas eligieran Acapulco como locación cinematográfica o destino de placer. La coincidencia temporal es tan próxima que permite establecer razonablemente la duda. En todo caso, innegablemente, la oferta de comodidades y escenarios naturales muy agradables, combinadas con la recurrente presencia de celebridades internacionales dada por la continua elección del puerto como locación fílmica o como destino turístico privilegiado retroalimentó esta imagen.

Muy próximo al éxito internacional del puerto comenzaron a gestarse, primero entre los antiguos habitantes del villorrio y luego entre los trabajadores inmigrantes atraídos por la vertiginosa construcción de hoteles

y residencias, presiones de diversa índole. Demandarían continuamente espacios de habitación o de trabajo que, en general, ofrecían ingresos medianos e irregulares. Los defectos implícitos en el rápido crecimiento del puerto se magnificaban por la fragilidad del entorno ecológico y por su insustentabilidad económica en el largo plazo. Aunque no fue mencionado en el curso del trabajo, parece importante advertir que al comenzar los años 60, el presidente Adolfo López Mateos reconocía de manera abierta que era necesario crear alternativas no turísticas para el desarrollo económico y social del puerto. Esto evidenciaba preocupaciones de diversa índole, incluyendo la cuestión del potencial turístico mismo.

Por último, y aun sabiendo que fue insuficientemente documentado, interesa llamar la atención sobre el tema poco conocido de que Acapulco hubiese sido empleado por el régimen alemanista como una suerte de "cabeza de playa" para adelantar la expansión turística hacia el Norte de la Costa Chica guerrerense. Quiero enfatizar entonces que la apertura de Ixtapa-Zihuatanejo como el resort de moda al final de los años 80 solo fue posible gracias a un diseño pensado tres décadas antes y gracias a la breve experiencia turística internacional del viejo Acapulco.

En esta aproximación a la historia acapulqueña recogí una brillante aportación literaria, la de Francisco Tario. Poeta recientemente revalorado. Sus escenas nostálgicas describen románticamente el segundo y más vigoroso impulso modernizador acapulqueño. Ciertamente, toda selección parte de una predilección, ahora –sin embargo– al evocar al imprescindible *Acapulco*, de Ricardo Garibay (Garibay, 1979), para describir la degradación del otrora esplendoroso puerto, confío que los lectores interesados comprenderán la culminación del ciclo de un área turística. Con mucha razón Pérez-Gay (1980) vio en Garibay un verdadero "Virgilio tropical".

Notas

¹ C.G. Mertens a J. Y. Limantour, 21 de mayo de 1897. CDLIV.1^o. 1883. C. 34, doc. 9115. Presumiblemente las injustificadas pérdidas en la recaudación fiscal influían en la deficiencia de los servicios municipales.

² Para un recuento de carreteras construidas en poblaciones del centro sur de Guerrero, véase Juárez, 2004.

³ Una actividad importante era el abastecimiento de carbón para barcos.

⁴ En mayo de 1911 una escaramuza ratificó los acuerdos de Madero con Díaz. Fuerzas pacificadoras maderistas de Silvestre Mariscal y Félix P. Álvarez (nieta de Juan Álvarez) desplazaron a agraristas simpatizantes de Jesús H. Salgado.

⁵ Hacia 1930 había 6500 habitantes; en 1940, 10 000; en 1950, 28 000; y en 1960; 50 000. Hasta 1940 su crecimiento pudo haber sido endógeno. La inmigración siempre fue importante y debió acentuarse luego de 1950. INEGI, Censos de Conteo y Población y Vivienda.

⁶ Incluso las actividades mineras que se desarrollaban por el rumbo de Puerto Márques quedarían suspendidas con este cataclismo, un ejemplo fue "La Dicha Mining & Smelting Co.", véase Pintos (1943, p. 154).

⁷ La coincidencia se repitió en junio de 1929, otro ciclón reforzó la necesidad de cambiar los métodos constructivos tradicionales por las más resistentes construcciones de cemento y mampostería que dominarían a partir de la década de los 30.

⁸ Para recuento de sismos, ciclones y efectos de estos, véase Pintos (1943).

⁹ Una nota de *El Universal* estimaba que, en 1851, por Acapulco transitaban más de 131 000 toneladas de mercancías. 80 años después estas cifras eran añoradas. Durante el porfiriato los ingresos fiscales del puerto no reportaron aumentos persistentes. "La rehabilitación de nuestros puertos", (1931, 5 de diciembre, p. 5).

¹⁰ AMA fue un símbolo bien conocido en las carreteras mexicanas durante la época referida y aún hoy es posible advertirlo. Algunos trabajos han

destacado su relevancia, cfr., Berger, 2006; Anaya, 2009.

¹¹ En 1931, la Compañía Mexicana de Aviación comenzó a volar a las ruinas de Chichén Itzá y poco después estableció comunicación regular hacia localidades de Quintana Roo. CMLXXV, doc. 43213.

¹² En canje por su voluntad política el gobierno ortizrubista amplió contratos a la 'Anáhuac' y a la 'Acapulco' para tramos de la carretera México-Laredo, el proyecto más importante de esa década, ("Treinta millones," 1932, p.1).

¹³ Sus traslados normales eran de Guaymas a Manzanillo y de aquí trasladarse en tren a Guadalajara continuando a México. El servicio de Guaymas a Acapulco ahorraría mucho tiempo, pero el servicio no se estableció regularmente por densidad de tráfico y pérdida de importancia del sonorismo.

¹⁴ Montes de Oca "descansaba en el puerto" luego de su breve separación del cargo por la crisis ministerial que acababa de resolverse. La inestabilidad política sería fuente de retrasos a lo largo de esta década; "Se halla en Acapulco el Secretario de Hacienda" (1931, 24 de octubre, p. 3).

¹⁵ Esto es lo que Cooper llamó "el embellecimiento de Acapulco" (2006, p. 215).

¹⁶ Una preocupación sobre estos puntos puede verse en Johnson & Snepenger, 2006, pp. 222-237.

¹⁷ Ciertamente más ambiguas, como la no desustanciada, de impulsar un centro siderúrgico. Tenía algún soporte en el anhelo industrializador pero realmente nunca fue un proyecto serio.

¹⁸ El asesinato de su hijo homónimo en marzo de 1996 y las complejas circunstancias que lo rodearon permiten la analogía. Existe amplia y variada información del homicidio.

¹⁹ Más información sobre la construcción y modificaciones posteriores de la red hidráulica en <http://capama.gob.mx/Capama/historia.html>

²⁰ Un recuento más completo de sus trabajos en Adame, s.f., p. 70.

²¹ A propietarios de huertas o de sembradíos se les asignaron cantidades mayores, Perusquia documentó el proceso ante notarios públicos (Adame, s.f., p. 62)

²² Perusquia atendió "el grave problema de los paracaidistas que hasta ha provocado tragedias sangrientas y mantenía a los propietarios de terrenos en constante inquietud". Lo consideró resuelto al fundar la Colonia Popular, entregando terrenos a interesados con pagos abonados de 36 mensualidades. A la par fraccionaba la playa *El Marqués*, "para formar ahí una bella colonia residencial que vendrá a resolver la falta de habitaciones". ("Colonia Popular", 1948, 18 de octubre, p. 7)

²³ Otro caso fue la Colonia Proletaria "Miguel Alemán", 200 familias que compraron el predio "Aguas Blancas", (1949, 12 de diciembre, p. 5)

²⁴ Ruiz Galindo inició como hotelero en Veracruz antes de fabricar muebles para oficina; Pasquel, cuidaba sus agencias aduanales, haciendas, negocios de espectáculos, cacería, pesca y su famoso equipo de *base ball*, Veracruz. Limón, veterano sonoreño, tenía el prestigio de ser firmante del plan obregonista de Agua Prieta (1920). Se rumoraba que poseía grandes terrenos en la playa de Icacos, lo que no extraña pues su ministerio fue fuente para grandes fortunas.

²⁵ El mejor testimonio lo sigue aportando de los Reyes, 1987. En esa época los temas de comedia ranchera, nostalgia porfiriana y nacionalismo folclórico cedían paso al nuevo indigenismo, a cómicos emblemáticos y a la "glamorización" del cine sobre vías norteamericanizantes.

Referencias

- Adame, C.E. s.f. *Acapulco y Melchor Perusquia. Obra y semblanza de un hombre. Entrevistas desde las columnas de "Trópico"*. Acapulco: Trópico.
- Alemán supervisa obras en Acapulco, (1949, 9 de marzo). *El Universal*, p. 1.
- Álvarez, J. (1993). Acapulco. Arquitectura frente al mar. México: UNAM-Gobierno del Estado de Guerrero-Universidad Americana de Acapulco.
- Anaya, L. (2009). La carretera Panamericana y el despertar del turismo en México. En L. Anaya y M. Certucha (coords.), *Población y Territorio I. Ensayos. Colección Lecturas Históricas de Tamaulipas* (pp. 107-137). México: Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Autónoma de Tamaulipas.
- Berger, D. (2006). *The Development's of Mexico's Tourism Industry. Pyramids by day Martinis by night*. New York: Palgrave MacMillan.
- Butler, R. W. (2006). *The Tourism Area Life Cycle Applications and Modifications* (Vol. 1). Great Britain: Cromwell Press.
- Colonia Popular, (1948, 18 de octubre). *El Universal*, p. 7.
- Cooper C. (2006). The Anatomy of the Rejuvenation Stage of the TALC. En R. Butler. *The Tourism Area Life Cycle. Conceptual and Theoretical Issues* (Vol. 2) (pp.183-201). Great Britain: Cromwell Press.
- Díaz, F. (1972). *Caudillos y caciques. Antonio López de Santa Anna y Juan N. Álvarez*. México: El Colegio de México.
- Diez, A. (2010). Refugio de Hollywood en Acapulco, en <https://codigodiez.mx/Textos%20ht/refugioenacapulco.html>
- El municipio de Acapulco (1931, 30 de noviembre). *El Nacional Revolucionario*, p. 5.
- El puente del río Mexcala (1931, 24 de octubre). *El Universal*, p. 3.
- Enríquez, H. (1944). *En el mar del sur (Acapulco). Narraciones, historia, guía*. México: Editorial Bolívar.
- Ettinger, C. (2018). Imaginarios pueblerinos. Las gasolineras del cardenismo en México. *Registros*, 14 (2), pp. 28-50. Recuperado de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/232>
- Garibay, R. (1979). *Acapulco*. México: Ed. Grijalbo.
- INEGI, *Censos de Censo y Población y Vivienda*. 1930, 1940, 1950, 1960.
- Juárez, C.R. (2004). El camino de Acapulco. Transportes y tráfico comercial en una era de cambio (1842-1927). Tesis de Licenciatura en Historia no publicada. Universidad Autónoma de Guerrero, Unidad Académica de Filosofía y Letras, Chilpancingo, México.
- Johnson, J. y D. Snepenger (2006). Resident's Perceptions of Tourism Development Over the Early Stages of the TALC. En Butler, R.W. *The Tourism Area Life Cycle* (Vol. 1). *Applications and Modifications* (pp. 222-237). Great Britain: Cromwell Press.
- La rehabilitación de nuestros puertos (1931, 5 de diciembre). *El Universal*, p. 5.
- Niblo, S. (2008). *México en los cuarenta. Modernidad y corrupción*. México: Océano.
- Pérez-Gay, R. (1980). Acapulco de todos consumido, en *Nexos*, 1º de mayo, s.p. <https://www.nexos.com.mx/?p=3593> (consultado 1º de noviembre de 2019).
- Pintos, R. (1943). *Acapulco. Monografía anecdótica contemporánea*. México: Imprenta Gallarda.
- De los Reyes, A. (1987). *Medio siglo de Cine Mexicano (1896-1947)*. México: Editorial Trillas.
- Ruiz, J.F. (1992). *La saga del sol. La renovación turística en Guerrero*. México: Gobierno del Estado de Guerrero.
- Tario, F. 1951. *Acapulco en el sueño*. México: Imprenta Nuevo Mundo.
- Treinta millones se invertirá en hoteles, caminos y otras obras (1932, enero 9). *Excélsior*, p. 1.

Archivos

CDLIV: Archivo José Yves Limantour, Centro de Estudios Históricos de México, Fundación CARSO.

CMLXXV: Archivo Luis Montes de Oca, Centro de Estudios Históricos de México, Fundación CARSO.

Digitales

https://www.vice.com/es_latam/article/7byzjy/un-recorrido-cinematografico-por-acapulco

<https://codigodiez.mx/Textos%20ht/refugioenacapulco.html>

<http://capama.gob.mx/Capama/historia.html>

<https://www.nexos.com.mx/?p=3593>

Luis Anaya Merchant

Profesor Investigador Titular de Tiempo Completo. Centro de Investigaciones en Ciencias Sociales y Estudios Regionales. Universidad Autónoma del Estado de Morelos. Avenida Universidad 1001, Colonia Chamilpa, CP 062200, Cuernavaca, Morelos, México.

luis_merchant@yahoo.com