

# Documentos Especiales

## EL CAMINO DE ACAPULCO HACIA LA CIUDAD DE MÉXICO Construcción, travesías e implicaciones turísticas

Erika Patricia Cárdenas Gómez\*  
El Colegio de Jalisco  
Zapopan, México

**Resumen.** Extensa bibliografía ha enfatizado que el sistema de comunicaciones y transportes ha jugado un papel importante en el impulso y desarrollo de la actividad turística. Conocer, desde una perspectiva de larga duración, cómo ha sido el proceso de construcción del camino de Acapulco hacia la ciudad de México y cuáles han sido las implicaciones de su edificación es el objetivo del presente artículo. Ello a partir de revisar bibliografía y recoger la opinión de varios visitantes que hicieron el trayecto. La importancia de analizar dicho camino obedece a que ha sido estratégico a lo largo de su historia, pues por él transitaban personas, mercancías y dinero de varias partes del mundo, pero sobre todo de Asia. A pesar de su trascendencia el recorrido, por cuatro siglos, resultó ser cansado, tardado e incómodo. No obstante, la situación cambió con la inauguración de la carretera México-Acapulco en 1927, pues abrió la posibilidad para que muchas personas, sobre todo de la ciudad de México, lo visitaran. En pocos años, el turismo se convirtió en la principal actividad económica de Acapulco, lo que implicó un crecimiento demográfico y urbano, algo que no había sucedido con anterioridad. En este cambio los gobiernos posrevolucionarios tuvieron una amplia participación debido a que invirtieron y lo posicionaron como el principal destino turístico de sol y playa de México y de América Latina, donde sin lugar a dudas también influyó el contexto internacional. Hoy a pesar de haber perdido competitividad Acapulco sigue siendo visitado por el turismo doméstico.

**PALABRAS CLAVE:** Camino, estratégico, turismo, Acapulco, ciudad de México.

**Abstract:** *The Road from Acapulco to Mexico City: Construction, Crossings and Tourist Implications.* Extensive bibliography has emphasized that the communications and transport system has played an important role in the promotion and development of tourism. To know, from a long-term perspective, how the process of construction of the Acapulco road towards Mexico City has been and what the implications of its construction have been is the objective of this article. This from reviewing the literature and collecting the opinion of several visitors who made the trip. The importance of analyzing this path is due to the fact that it has been strategic throughout its history, because people, merchandise

\* Doctora en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad por la Universidad de Guadalajara, Posgrado en el PNP del Conacyt, Guadalajara, México. Maestra en Estudios sobre la Región por El Colegio de Jalisco, Posgrado en el PNP del Conacyt, Zapopan, México. Licenciada en Estudios Internacionales por la Universidad de Guadalajara. Profesora-Investigadora Asociada C en El Colegio de Jalisco. Dirección Postal: Domicilio 5 de mayo No. 321. Zapopan, C.P. 45100. E-mail: erika.cardenas@coljal.edu.mx

*and money traveled from various parts of the world, but above all from Asia. In spite of its transcendence, the route, for four centuries, turned out to be tired, slow and uncomfortable. However, the situation changed with the inauguration of the Mexico-Acapulco highway in 1927, since it opened the possibility for many people, especially from Mexico City, to visit it. In a few years, tourism became the main economic activity of Acapulco, which implied a demographic and urban growth, something that had not happened before. In this change the post-revolutionary governments had a broad participation because they invested and positioned it as the main tourist destination of sun and beach in Mexico and Latin America, where undoubtedly also influenced the international context. Today despite losing competitiveness Acapulco is still visited by domestic tourism.*

**KEY WORDS:** *Road, strategic, tourism, Acapulco, Mexico City.*

## **INTRODUCCIÓN**

Entre la comunidad científica existe consenso en enfatizar la estrecha relación que guardan los avances y mejoras en los medios de transportes con la masificación de la actividad turística (Britton, 1994; Cohen, 1984; Jiménez, 1993; Mathieson & Wall, 1990; Mazón, 2001; Pearce, 1991; Urry, 2001; entre otros). Ello se observó, por primera vez en la historia mundial con el uso del tren en Inglaterra. Sin duda, que estos cambios -un mayor número de usuarios, la rapidez y la cobertura de largas distancias- trastocaron la dinámica económica, demográfica y urbana del territorio, un ejemplo de ello será Blackpool así como otros destinos turísticos de la costa inglesa. Dicha situación ha sido tan importante que Cohen (1984: 375) y Urry (2001: 16) han empleado el término “*democratisation of travel*”. Esto en un marco donde la clase trabajadora adquiriría una serie de prestaciones sociales y donde además (por imposición) fue beneficiada para recibir los servicios de los ferrocarriles (Urry, 2001: 21). Aunque, esto no exentó que en el viaje se hicieran algunas distinciones, ya sea entre destinos y/o usuarios.

Al hacer un modesto ejercicio de clasificar la bibliografía que versa sobre la relación entre los caminos o la estructural vial y el turismo se pueden hacer seis distinciones: En un primer bloque se encuentran los trabajos pioneros que subrayaron el papel de las infraestructuras en la masificación del turismo, y en él se encuentran los autores anteriormente citados.

En un segundo apartado, se ubican los trabajos que analizan la puesta en marcha de infraestructura vial y aérea y su relación con la formación de un destino turístico en particular. Entre los cuales se puede citar el trabajo de Muñoz & Torres Salinas (2010), donde a partir de encuestas, entrevistas y talleres participativos indican que la construcción de la Carretera Austral ha conformado un destino turístico en Aysén (Patagonia chilena), pues ésta dejó al descubierto las bellezas naturales del lugar y permitió a los turistas su fácil arribo. Asimismo, en esta línea pero en otro contexto y más amplio es la investigación de Sánchez & Propin (2011), en la cual estudian la relación entre el turismo y los transportes en la península de Baja California en México. Otro trabajo es el de Cárdenas (2014)

donde analiza el papel de la construcción de la terminal aérea de Puerto Vallarta con el despegue turístico que tuvo el balneario jalisciense.

En el tercer lugar se encuentran los trabajos que describan la historia de un camino y su papel con el reconocimiento de lugares patrimoniales. Cabe enfatizar que hoy día en éstos intervienen más elementos para su visita como lo es la cultura y el estar en contacto con la naturaleza. Ejemplo de este rubro es el trabajo de Xosé Manuel Santos quien da cuenta del camino de Santiago, el cual se convirtió en la década de 1990 en uno de los productos turísticos de más éxito en la oferta gallega, española y europea. Ello por el apoyo que ha dado el gobierno así como las diferentes instituciones de carácter internacional. Se le reconoció como patrimonio dentro del área de ruta o itinerario cultural. El éxito ha sido de tal grado que el mismo autor comenta que *“el propio vocablo camino está siendo incorporado como un neologismo en la lengua inglesa para designar precisamente esa vía de peregrinación”* (Santos, 2006: 136). Otro ejemplo, es el artículo de Salinas Ramos (2016) en el cual se señala la historia y situación del camino Real de Tierra Adentro, en México.

Un cuarto apartado engloba los trabajos que analizan el papel de algunos actores clave ligados a la industria automotriz con el fomento de la actividad turística. En este rubro se puede citar el artículo de Melina Piglia (2008) quien expone sobre la incidencia que tuvieron el Touring Club Argentina y del Automóvil Club de Argentina en elevar el tema del turismo como parte de la agenda pública en dicho país sudamericano. Otro trabajo en esta línea, pero en otro contexto, es el de Víctor Manuel Gruel (2017) quien hace un recuento de los impactos geopolíticos y turísticos que trajo consigo la inauguración del tramo Nuevo Laredo y la ciudad de México de la Carretera Panamericana, el 1 de julio de 1936. A partir de este hecho se establecerán lazos amistosos, culturales y económicos entre el país azteca y los Estados Unidos de América, donde algunos actores clave tendrán un papel fundamental como los presidentes en turno, los embajadores, el Automobile Club of Southern California, entre otros.

En el quinto ramo se clasifican los trabajos que evidencian los cambios en la mentalidad de las personas cuando transitaron del uso de un sistema de transporte a otro más moderno, pues la forma en que se percibió el paisaje no fue igual, los sentidos del ser humano se trastocaron (Larsen, 2001; Urry, 2001; Mendoza, 2015).

En el sexto bloque y en un aspecto más técnico, se ubican los trabajos que otorgan a las infraestructuras un papel fundamental en la planificación de los destinos turísticos, entre los cuales destacan Bote (1990), Molina & Rodríguez (1987), Pearce (1991), entre otros.

El presente artículo pretende abonar al segundo bloque, pues hace el seguimiento de uno de los caminos más frecuentados e importantes en la historia de México, se trata del de Acapulco con la ciudad de México. Pero a pesar de su temprana instauración en el México colonial; la senda no constituyó un elemento importante en la formación de un centro demográfico y urbano de gran magnificencia. Así pues, Acapulco por cuatro siglos permaneció aislado y olvidado, al igual que los

demás territorios costeros del país como lo han señalado Bassols (1959), Chias (1990) y Olveda (2011). La situación de aislamiento en Acapulco cambió con la apertura de la carretera en 1927. Ello abrió consigo la llegada de turistas y éste hecho junto con otros, en pocas décadas logró trastocar la dinámica económica, demográfica y urbana del lugar. Por lo tanto, no cabe duda que uno de los fenómenos actuales que mayores implicaciones tiene en el territorio es el turismo, pero para ello requiere de algunos elementos indispensables, como la infraestructura. Para cumplir con el objetivo señalado, se distinguen tres cortes temporales: 1) 1531-1821; 2) 1822-1923 y 3) 1927-2017.

### **PRIMER CORTE TEMPORAL 1531-1821**

Para el historiador Miguel Mathes (1976: 12) el descubrimiento de Acapulco fue por parte del español Gonzalo de Sandoval y se debió a la motivación de encontrar una ruta marítima entre el Golfo de México y el Océano Pacífico. Así pues, por varios siglos para llegar a Acapulco no había más que dos maneras: por mar y por vía terrestre (Zavala, 1961: 19). Esta última quedó establecida en el año de 1531 (Oteiza, 1973: 54), y se configuró a partir de la constitución de los primeros centros mineros y por la fundación de algunos poblados. Para ello se requirió de un polo de operaciones, el cual fue la ciudad de México porque en ésta había disposición de herramientas y mano de obra (Del Valle, 2012: 21).

Así pues, en la constitución de ingenios azucareros y la producción de plata se dio lugar a que se abrieran caminos para Acapulco, como es el caso *“del camino que enlazó la capital con Cuernavaca y Taxco, mientras que el tráfico de cacao y plata del Perú estimuló su extensión hasta Acapulco y consolidó las vías que enlazaban la capital con Puebla, la Villa de Antequera y Huatulco”* (Del Valle, 2012: 21).

Una fecha importante en la historia de Acapulco fue el año 1565, pues fue a partir de entonces cuando el puerto jugó un papel importante en la mediación del comercio marítimo internacional; tras el descubrimiento del derrotero Acapulco-Manila y Manila-Acapulco por parte de Miguel López de Legazpi, Esteban Rodríguez y el fray Andrés de Urdaneta (Mathes, 1976: 17). La decisión de elegir a Acapulco como puerto destino, cuando había otros puertos en el Pacífico, se debió sobre todo a la relativa cercanía que guardaba con la capital virreinal (Sales, 2000: 56). No cabe duda que la posición estratégica de Acapulco desde un inicio le ha sido de gran utilidad.

Ante tal hallazgo se requirió de un camino por el cual transitarían los hombres, el dinero y las mercancías. Respecto a las mercancías que ingresaban eran canela, pimienta y clavo, té, telas de seda pintadas o bordadas en hilos de plata y oro, tibores y vajillas de porcelana china y japonesa, manufacturas para adornar las casas, habitaciones y camas, entre otras. La mayoría de éstas tenían como destino final los almacenes de la ciudad de México (Yuste, 1992: 103). En cuanto a las mercancías que salían del puerto de Acapulco con rumbo a Manila eran maíz, piña, papaya, trigo, algodón, café, cacahuate, maguey, calabaza, almendras, zapotes, chirimoyas, mameyes, camote y

guayabas (Molina, 1992: 97). Aunque cabe aclarar que hubo variaciones en las mercancías que se vendían y compraban en los tres siglos que duró el comercio (Sales, 2000).

Con la entrada y salida de mercancías en Acapulco fue necesario trazar un camino de herradura, el cual se hizo una vez que introdujeron las bestias. Éste se concluyó en el año de 1592, a iniciativa del virrey Luis de Velasco (Zavala, 1961: 19). Cabe mencionar que la población de Acapulco para el año 1593 constaba de 100 familias donde la mayoría eran negros y mulatos (Pinzón, 2011: 72). Pero ¿qué implicaciones tenía hacer dicho recorrido?

A lo cual Francisco Gemelli dio cuenta un siglo más tarde. Él se trasladó de Acapulco a la capital virreinal en el año de 1694. El viaje comprendió del 18 de febrero al 1 de marzo. Durante su trayecto narró varios elementos tales como: 1) la distancia que existía entre cada uno de los pueblos que están en el camino (Venta del Cacahuatal, Dos Caminos, Acahuizotla, Petaquillas, Chilpancingo, Pueblo Nuevo, Amacuzac, Ahuacuotzingo, entre otros); 2) dio cuenta de las condiciones en que se encontraba el camino y la necesidad de cambiar las bestias de carga; 3) hizo alusión al clima, la flora y fauna de los lugares que fue recorriendo; y 4) así como de las inclemencias que padeció en su trayecto (sintió la picadura de mosquitos y un fuerte temblor) (Gemelli, 1946: 33-38). Para ejemplificar lo antes señalado:

[...] *El viernes, día 22, andados cuatro leguas de camino montuoso, descansamos en Dos Caminos, que es el primer pueblecillo que se encuentra después de Acapulco. Alojéme en la Casa de Comunidad, a la cual vinieron los indios para servir en todo aquello que fuese necesario. Tras estos montes el aire es menos caliente que en los otros de dónde veníamos. Se dejaron en el pueblecillo cuatro mulas demasiado cansadas, y se tomaron otras. Puestos en marcha, subimos y bajamos luego la horrible y empinada montaña de los Cajones que tienen una legua de altura, y después de otras cuatro llegamos muy tarde a Acahuizotla, en donde estaban los guardas de la aduana, y en una choza cenamos y dormimos. Dichos guardas registraron los equipajes y refrendaron el pasaporte que llevaba yo desde Acapulco* (Gemelli, 1946: 35).

Es importante mencionar que el camino estudiado era también ampliamente transitado por religiosos al grado que Alejandro Humboldt (1985: 115) señala “*la nao de China carga de retorno plata y frailes*”. Así pues, las peripecias todos los viajeros las padecían, Trábulse retoma las palabras de Quesada quien en 1713 mencionó: “*en el recorrido hasta Acapulco, las monjas viajaron en mulas con sillones de camino, de que las proveyeron en México; y padecieron notable trabajo, por ser grande la aspereza de los caminos recios los soles, los calores insufribles y la multitud de mosquitos intolerable*” (Trábulse, 1992: 54). Habría que preguntarse cómo serían las condiciones que padecieron los “*miles de presos que fueron a purgar sus faltas en los dominios asiáticos del rey, para no volver jamás a la Nueva España*” (González, 1989: 123).

Un aspecto que se debe enfatizar es que actuales investigaciones respecto a Acapulco indican que éste no solamente era una parte nodal del comercio en el Pacífico sino que también contaba con un

*“hinterland, una tierra adentro que no sería propiamente un mercado interno, sino una plataforma de circulación hacia esa extensa región terrestre novohispana que llegaba incluso hasta el Atlántico”* (Bonillian, 2017: 129). Pero a pesar de ese dinamismo económico Acapulco no contaba con mucha población, pues en el año 1743 se contabilizaron 400 familias de morenos, pardos y algunos chinos (Pinzón, 2011: 76). Además, de las familias españolas.

Al continuar con el relato de las travesías por estos caminos toca el turno de mencionar lo expuesto por la expedición de Malaspina en 1791, las anotaciones que hicieron al respecto fueron de tinte científico, pues les importaba la flora, fauna y los minerales del lugar. Asimismo, mostraron interés en las actividades económicas así como las relaciones que guardaban los poblados de la región, entre otras cuestiones (González, 1989: 123-152).

Cabe señalar que a pesar de que el camino de Acapulco era un camino real, es decir que *“estaba bajo inspección de la administración virreinal, lo que permitía ejercer control fiscal sobre las mercancías de tránsito”* (Yuste, 2012: 221); así como de la trascendencia que tenía, se le hicieron pocas mejoras. Las únicas que se llevaron a cabo fueron por parte de personas acaudaladas que requerían contar con un eficiente sistema de transporte. En este marco en el año 1750, el minero don José de la Borda construyó el tramo entre Taxco y la capital debido a que enviaba la plata a la Casa de Moneda (Zavala, 1961: 19).

Alejandro Humboldt (1985: 45) fue otro de los notables visitantes en la Nueva España que recorrió la senda Acapulco-Ciudad de México en 1803 y quien comenta [...] *desde Acapulco hasta la llanura de Chilpanzingo es ancho y está bastante bien cuidado; pero avanzando ácia la capital, especialmente desde Cuernavaca hasta Guachilaque, y de ahí hasta la cima de la alta montaña llamada la Cruz del marques, ya es angosto y muy malo. Las dificultades que más entorpecen las comunicaciones entre la capital y el puerto de Acapulco, nacen de las rapidas avenidas de dos ríos, el Papagallo y el rio de Mescal. Estos torrentes que en tiempos de sequedad no tienen 60 metros de ancho, en tiempos de lluvia tienen de 250 hasta 300. En la época de las grandes avenidas, muchas veces están las cargas paradas durante siete u ocho días en las orillas de Papagallo, sin que los arrieros se atrevan a tantear el vado.*

De la cita anterior llama la atención los desafíos que representaba transitar por dicho camino, el cual era fundamental en el comercio internacional, al grado que el mismo Humboldt lo nombró, *“El Camino de Asia”* (Oteiza, 1973: 161). Como ya se indicó estas peripecias se vivieron por varios siglos, durante todo el virreinato y un poco más, pues las autoridades no destinaron recursos económicos para mantener y ampliar la vía en estudio. Situación que el mismo Humboldt recalcó: *“los caminos que desde la mesa interior a las costas, y que yo llamo transversales, son los más penosos, y merecen principalmente la atención del gobierno”* (Humboldt, 1985: 43).

De igual manera, Alejandro Humboldt (Humboldt, 1985: 45) dio cuenta de algunos indicios que se llevaron a cabo para mejorar la comunicación en el trayecto, sobre todo, en el cruce de los ríos Papagayo y Mezcala, tal y como se menciona a continuación: *Yo he visto todavía muchos trozos de pilares contruidos con enormes piedras de sillería, que la corriente se había llevado ante que los arcos estuviesen concluidos. En 1803, se proyectó hacer un nuevo ensayo para construir un gran puente de piedra sobre el rio Papagallo, y el gobierno había destinado cerca de 100 000 pesos para esta empresa, de grande importancia para el comercio de Méjico con las islas Filipinas. El rio de Mescala, que más al O. toma el nombre de rio de Zacatula, es casi tan peligrosos como el Papagallo: yo lo he pasado sobre una jangada o balsa hecha, según el antiguo uso megicano, con calabazas silvestres secas y cañas atadas encima: dos indios dirigen la jangada, sosteniéndola con una mano, nadando con la otra.*

Al respecto, Ramón Serrera señala que dicha iniciativa estuvo a cargo del teniente coronel de Regimiento de Asturias don Rafael Vasco, castellano del puerto de Acapulco, la mayoría de los recursos económicos fueron puestos por la iniciativa privada (Serrera, 2006: 211). Pero las obras quedaron sin concluirse.

Habría que preguntarse por qué ese abandono y falta de interés oficial en la construcción y el mantenimiento de uno de los caminos más importantes de la Nueva España, para algunos autores como Alfonso de Jesús Jiménez (1993: 9) ello se explica por la actitud que tuvieron las administraciones virreinales, pues no tenían en mente la construcción de una nación sino únicamente apoyar el desarrollo de España. Por su parte, Mariano Bonialian (2017: 132) menciona que la vida de Acapulco giró en torno a los intereses de los americanos y no tanto de los peninsulares. Ello es medular tener presente porque esa negativa de mantener en óptimas condiciones el camino tuvo consecuencias; una de ellas y la principal es que propició “*un notable movimiento comercial que se canalizaba fuera de la legislación y la inspección o en redes de corrupción política*”. Así pues, al parecer no era fortuito el estado que guardaba el camino de Acapulco hacia la ciudad de México, pero lo cual tuvo graves repercusiones en el desarrollo económico del lugar. Pero sí esto era lo que sucedía en un camino real, cómo eran las condiciones que se presentaban en los caminos de menor importancia y que Acapulco contaba con ellos, como se aprecia en las siguientes líneas:

[...] *A Acapulco también se allegaban caminos menores que lo comunicaban con Puebla, ciudad en la que se elaboraba todo el bizcocho para consumo de la tripulación del galeón durante la travesía del tornaviaje, con distintas poblaciones de Oaxaca y con pueblos y ciudades del altiplano que, a través de Zacatula, lo conectaban con los caminos de tierra adentro. Todo ello facilitaba la concurrencia de los comerciantes novohispanos a la feria del puerto y hacía accesible el tránsito de mulas y recuas que, cargadas de plata y mercancías, abarrotaban todos los años, de diciembre a mayo, la rutas que conducían a Acapulco* (Yuste, 2012: 221).

Por su parte don José Mariano Galván hizo la descripción del camino que parte de la ciudad de México a Acapulco, en el año 1810 con el objetivo de que el trayecto de 104 leguas distribuidas en doce

días resultara cómodo y descansado. Al igual que Gemelli y Humboldt describió: a) cada uno de los poblados que llegó (San Agustín, Ajusco, Huichilaque, Cuernavaca, Temixco, Alpuyeca, Juchitepec, San Gabriel, Mescal, Zopilote, Zumpango, Chilpancingo, Peregrino, Tierra Colorada, entre otros); b) la distancia que existe entre cada uno de los poblados; c) recomendó a qué hora emprender el viaje, dónde comer y dormir; y d) asimismo, advirtió que el viajero podía ser asaltado (Oteiza, 1973: 165 y 166).

## SEGUNDO CORTE TEMPORAL 1822-1926

Sergio Ortiz (s/f: 1251) enfatiza que *“si mala era la condición de los caminos durante los últimos años de la paz virreinal peor fue al consumarse la Independencia”*, pues el movimiento armado dañó el sistema vial; además de que no se contaban con los recursos financieros para su mantenimiento, por ende se vio mermada la productividad del país (Jáuregui, 2004: 50).

Ahora bien, después de la Independencia en México, la diligencia fue otro de los medios para viajar en el país, servicio a cargo de norteamericanos. La primera línea de diligencias se estableció en el año 1830 y se trató de la comunicación entre Veracruz y la Ciudad de México, vía Jalapa. Más tarde la línea se vendió al español Anselmo Zurutuza, quien desarrolló un sistema al conectar varias ciudades de provincia (Enciclopedia Mexicana del Turismo, 1970: 81 y 82). Entre las cuales se encontraba, uno de los tramos que conducen a Acapulco, específicamente se trataba del trayecto que comprende *“de México a Cuernavaca el precio del pasaje era de \$6; las diligencias salían lunes, miércoles y viernes a las 6 de la mañana”* (Enciclopedia Mexicana del Turismo, 1970: 83).

A mediados del siglo XIX el país se veía en la necesidad de constituir instituciones encargadas de la organización y administración de los caminos. Para lo cual se creó la Dirección General de Colonización e Industria y la cual se encargaría entre otras funciones de la construcción y reparación de caminos. Años más tarde se constituyó la Secretaría de Fomento que tenía como función dedicarse a los caminos (Enciclopedia Mexicana del Turismo, 1970: 84). Asimismo, se debe enfatizar que *“ya en 1842 se observa cierta disposición del Gobierno para formalizar la construcción de caminos, al crear un cuerpo civil de Ingenieros de Caminos, Puentes y Calzadas”* (Enciclopedia Mexicana del Turismo, 1970: 84).

Ahora bien, extensa bibliografía ha señalado que Acapulco perdió dinamismo con la guerra de la Independencia, pues se interrumpió el comercio con Filipinas. No obstante, algunos expertos han señalado que en el puerto para el año *“1825 entraban y salían embarcaciones de otros países, lo cual indicaba su reactivación del movimiento marítimo”* (Busto, 2015: 268). En este contexto de pujanza económica en el puerto, valdría preguntarse y cómo se encontraba su camino a lo cual responde Lucas Alamán, quien en 1823 era Secretario de Estado, *“se hallaba en el más decadente estado y que por falta de reparaciones había parajes intransitables hasta para la arriería”* (Alamán citado por Ortiz, s/f: 1252).



De igual manera se debe enfatizar que años más tarde, específicamente en el año 1848 Acapulco se convirtió en una fuente de abastecimiento de carbono para la compañía naviera *Pacific Mail Steamship Company* (Busto, 2015: 269). De acuerdo con Ratzel (2009: 70) las razones por las cuales dicha empresa se fijó en Acapulco obedecieron: *“si no fuera porque todavía desemboca aquí el antiguo camino de la montaña que viene de la Ciudad de México, y su ubicación intermedia entre San Francisco y Panamá, y su excelente puerto, no hubieran motivado a la Pacific Mail Steamship Company a dejar que todos sus vapores hagan escala aquí y también en parte, se aprovisionen”*.

Con la cita anterior se puede observar que la posición estratégica que tiene Acapulco le ha sido de suma importancia en su desarrollo como puerto y centro urbano, además otro de los factores competitivos que cuenta es el camino que lo une con la ciudad de México, a pesar de las condiciones en que se encontraba, como en párrafos posteriores el mismo Ratzel puntualizará. De igual manera, es necesario mencionar que otro elemento presente en el camino, en esos años, será el bandolerismo (Miranda, 1991). Cabe mencionar que para el año 1858 la población de Acapulco era de 23.634 habitantes, pero solamente unos cuantos radicaban de manera permanente en el puerto (Busto, 2015: 281).

Ahora bien, el primer paso significativo que llevó a cabo el gobierno federal sucedió entre los años 1868-1869 cuando el Congreso de la Unión formuló el presupuesto de egresos y destinó *“una importante suma algo mayor a 1 200 000 para la apertura y conservación de estas vías terrestres”* (Enciclopedia Mexicana del Turismo, 1970: 84). No obstante, estos recursos no fueron suficientes para mejorar el camino de Acapulco con la ciudad de México, pues Friedrich Ratzel (2009: 70) en 1874 llevó a cabo dicho trayecto y textualmente comenta: *[...] pasando por Chilpancingo y Cuernavaca, el camino habitual de Acapulco hacia la capital conduce en dirección bastante recta hacia el este a la Ciudad de México y requiere, según la rapidez que se pueda atribuir a los animales y el buen estado de los caminos, de un viaje de ocho a doce días. Este camino es una vía estatal (un Camino Real, como se dice aquí en recuerdo de los tiempos del Virreinato español), pero uno no debe imaginarse por él una carretera como las que hay en los países civilizados. Se trata tan sólo de un camino de herradura, que está un poco mejor conservado que los caminos de tierra que en las montañas, llevan de pueblo en pueblo.*

Específicamente en el año 1877 el camino de Acapulco a la ciudad de México *“se encontraba de la siguiente manera: de 511.224 kilómetros que había de distancia entre México a Acapulco, sólo 39.042 eran transitables para vehículos. El resto (472. 825), nada más servían para el paso de animales de carga”* (Coastworth citado por Miranda, 1991: 91).

Además, se debe traer a colación que el camino contaba con lugares estrechos y encajonados, como se ilustra con la siguiente cita: *“que si la desgracia hace que el viajero se encuentre con otro que venga en dirección opuesta, no sabe cómo pasar, pues hay veces que a un lado del camino se presenta un voladero y por el otro un acantilado, en cuyo caso necesita apearse de la cabalgadura y hacerla*

*retroceder como mejor sea posible, para que así pueda pasar el otro*" (Laguerence citado por Miranda, 1991: 91).

Ante tales condiciones, era obvio durante todo el siglo XIX no existieron en Acapulco vehículos de ruedas. Por dicha razón *"el medio de transporte más común eran los burros, incluso ya entrado el siglo XX"* (Busto, 2015: 286). Durante el Porfiriato se buscó afanosamente llevar el ferrocarril a Acapulco, ya sea que éste partiría de la ciudad de México o de Veracruz. Para lo cual se otorgaron varias concesiones, pero estos deseos no pudieron concretizarse por completo, debido a la dificultad que presentaba atravesar la Sierra Madre del Sur, así como por la escasez de recursos financieros. Lo único que se logró construir, en diez años, fueron 292.2 kilómetros de vía, desde la ciudad de México hasta orillas del río Balsas (Miranda, 1991: 92).

Ahora bien, otro de los sucesos importantes acaeció en 1910 cuando el entonces presidente de México, Porfirio Díaz inauguró la carretera Iguala-Chilpancingo. Dicha carretera fue construida teniendo el auto en mente (éste tuvo su aparición en México en el año 1895), pues el piso natural fue cubierto con macadam (piedra machacada y arena aglomerada), se reforzaron los puentes angostos y débiles. Asimismo se aplicaron las normas adecuadas en materia de pendientes y curvas (Jáuregui, 2004: 100). Se vislumbraba que en un futuro continuaría el tramo Chilpancingo-Acapulco, hecho que no sucedió, tras el estallido de la Revolución Mexicana. Pero este tramo quedó contemplado dentro de la carretera Acapulco-Ciudad de México, inaugurada en 1927 (Benítez, 1928: 9).

Por su parte Taibo & Vizcaíno (1983: 17) comentan que Acapulco a principios del siglo XX era rehén de tres casas comerciales. Éstas eran *"dueñas de la mayor parte del transporte por recua de mulas"*. Pero ese no era tanto el problema si no que *"impidieron en incontables ocasiones la construcción de la carretera México-Acapulco, sobornando a los ingenieros y técnicos que el gobierno central comisionó para informar sobre las posibilidades de construirla"* (Taibo & Vizcaíno, 1983: 17). Ello con la intención de seguir incrementado su riqueza a costa del aislamiento que vivía el puerto. Dicha situación no fue descrita por José Benítez, pero en lo que sí está de acuerdo es que por varios siglos las peripecias que se vivían en el trayecto seguían siendo las mismas. Para 1917 Acapulco tenía una población que no superaba los seis mil habitantes (Taibo & Vizcaíno, 1983: 29).

Después de la Revolución Mexicana se empiezan a dar cambios en cuanto a la organización y administración de caminos en el país. Pero a pesar de ello, para llegar a Acapulco desde la ciudad de México era una odisea, como se da cuenta en las siguientes líneas: *"había que viajar durante una semana. Primero en ferrocarril hasta Iguala y, desde allí, a caballo hasta Acapulco"* (Bronember citado por Santamaría, 2002: 57).

Una primera medida que emprendieron los gobiernos revolucionarios fue la constitución de la Comisión Nacional de Caminos en 1925. Ésta sería la encargada de desarrollar tanto una política de construcción como un sistema federal de carreteras para conectar a todos los estados de la República.

De igual manera, estaría a cargo de administrar e implementar los fondos que se destinarían para dicho fin (Mijares, 2015: 236).

### TERCER CORTE TEMPORAL 1927-2017

Para lograr su cometido la Comisión Nacional de Caminos celebró varios contratos con empresas extranjeras debido a que el país no contaba con los recursos financieros ni técnicos para la construcción de carreteras. Ejemplo de ello será la construcción de un tramo de la carretera México-Acapulco, por parte de la compañía estadounidense *Byrne Brothers*, en enero de 1927 (Mijares, 2015: 239).

Otras de las peculiaridades de la Comisión Nacional de Caminos, en la construcción de la carretera México-Acapulco, fue el uso de técnicas de petrolizado y asfaltado. Asimismo, se aplicaron otros recursos tecnológicos para la edificación de los últimos kilómetros rumbo al puerto guerrerense (Gruel, 2015: 11). Había una gran piedra que impedía el libre tránsito para lo cual el entonces presidente de México Plutarco Elías Calles accionó por teléfono, desde el Castillo de Chapultepec, el dispositivo que la hizo estallar (Gruel, 2015: 11). Con este hecho quedó unido el trazo vial Acapulco-Taxco-Cuernavaca-Ciudad de México.

Figura 1: Aspecto de la carretera México-Acapulco (Guerrero)



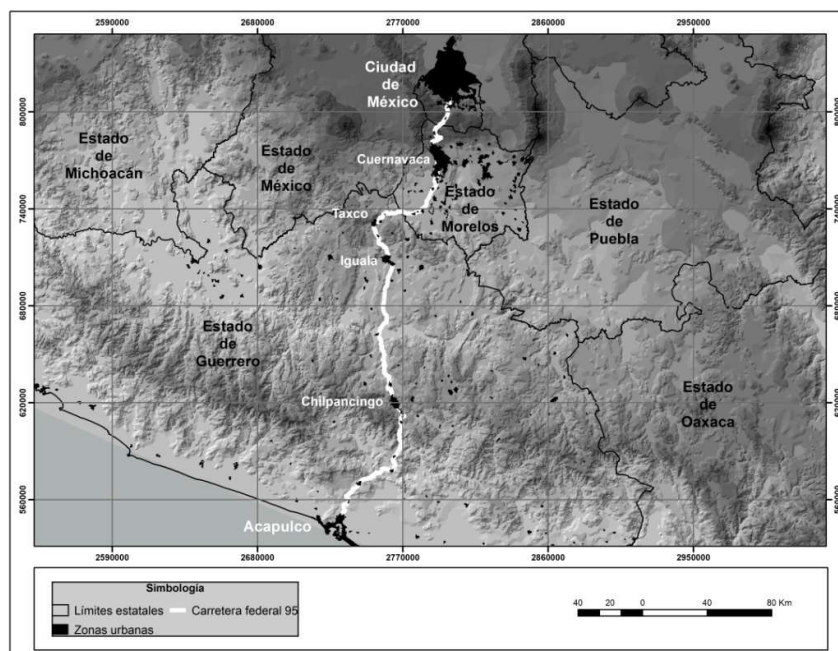
Fuente: Tarjeta postal del archivo personal de Jaime Olveda

Así pues, una fecha significativa en la vida de Acapulco es el 11 de noviembre de 1927 cuando pudieron circular libremente los autos y camiones, para lo cual el representante del gobierno federal firmó ante autoridades de Hacienda y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas las actas de apertura al tránsito (Gruel, 2015: 11). Un día después de dicho evento llegó a Acapulco el primer automóvil (Santamaría, 2002: 57). Con este suceso cambiará la fisonomía y vida del puerto, debido que

se incentivara la llegada de visitantes al lugar. Idea que también concuerda con Gómez & Aldana (2010), Oteiza (1973), Ramírez (1986) y Walton (2009).

Cabe señalar que a petición de la Comisión Nacional de Caminos el Ingeniero José Benítez elaboró en 1927 una guía histórica y descriptiva de la Carretera México-Acapulco. Dicho documento es interesante por varias cuestiones: 1) cuenta la historia de la construcción de la Carretera más importante que hasta ese momento contaba México. Asimismo, menciona algunas implicaciones de su edificación como por ejemplo, el surgimiento de un asentamiento urbano llamado El Treinta; 2) brinda información propiamente al turista, pues explica algunos elementos históricos y culturales de cada una de las villas, poblados y rancherías que pasa la carretera. Donde por cierto las iglesias recibieron un mayor tratamiento aunque también estuvo presente el elemento paisajístico, como el de La cañada de Acahuizotla. Ello llama la atención, pues da la impresión que desde un principio se contempló que la carretera atraería la llegada de turistas. Así pues, lejos quedaron las descripciones hechas por extranjeros, con fines científicos, que narraban lo que poseía y sucedía en estas tierras; 3) a través de su recorrido en automóvil, el autor explica cuáles son tramos que se deben tomar con cautela; y 4) el texto está acompañado por fotografías, lo cual complementa la información descrita. En la Figura 1 se puede observar el aspecto que tenía la carretera México-Acapulco.

Figura 2: Localización de la Carretera Ciudad de México-Acapulco, Guerrero



Fuente: Jorge Federico Eufracio Jaramillo en base a los datos vectoriales de la Red Nacional de Caminos creada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2017)

Cabe advertir que con la construcción de la carretera, únicamente se aminoraron las incomodidades de hacer el recorrido, así como también hubo una disminución en el tiempo empleado. En ese momento se destinaban 36 horas para hacer el trayecto. Además, en *“muchos tramos de la carrera sólo cabía un*

auto, y si por desgracia transitaba otro en sentido contrario, muchas veces se jugaban volados para ver quien tenía que ceder el paso” (Santamaría, 2002: 81). Pero como bien lo señala José Benítez (1928: 166 y 167) cuando el turista llegaba a Acapulco “recibe la recompensa de todas sus fatigas al mirar la espléndida bahía del Puerto, la segunda del mundo por su belleza natural” (Figura 2).

Figura 3: Puente Mezcala en la carretera México-Acapulco



Fuente: Tarjeta postal del archivo personal de Jaime Olveda

Se debe señalar que después de inaugurada la obra surgieron otros problemas, sobre todo respecto a los relacionados con la construcción de diferentes puentes, recuérdese que el camino en estudio lo atraviesan varios ríos. Pero con su construcción se venció uno de los obstáculos más adversos que tenía dicho trayecto, tal y como lo señalaron Gemelli (1946), Humboldt (1985) y Ratzel (2009). En la Figura 3 se puede apreciar cómo quedó el puente de Mezcala, el cual fue construido en el año 1931 (Valenzuela & Coll, 2010: 167). Pero entonces, surge la pregunta cómo el automovilista cruzaba el río si la carretera se inauguró en 1927, a lo cual responde José Benítez (1928: 143) “el chalán, atado como galeote al cable que va de orilla a orilla de la corriente, recibe sobre su cubierta a los autos y pasajeros, y lentamente, perezosamente, los translada (sic) de una a la otra ribera para que en cualquier sentido que tengan que continuar su camino, sea siempre ascendiendo, sea siempre buscando climas menos ardientes”.

Así pues, la fecha de 1927 marcó el libre tránsito del automóvil de México y Acapulco y viceversa, pero en el transcurso de los siguientes años continuó la construcción de más obras en la misma vía terrestre. Al respecto, Juan Andrew Almazán, quien fue Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas en la administración de Pascual Ortiz Rubio (1930-1932) refiere “bueno la carretera se estuvo trabajando desde que vinimos con Ortiz Rubio acá; estaba recién abierta ---un año o dos antes la había abierto el general Calles, presidente de la República --- y fue avanzando, fue perfeccionándose. Le

*hicieron pavimento en el periodo de Alemán. Luego, en tiempo de Ruíz Cortines, la mejoraron bastante; la enderezaron, quitaron curvas” (Wilkie, s/f).*

Así pues, se observa cómo los gobiernos revolucionarios se dieron a la tarea de mejorar la carretera de Acapulco, de igual manera al poblado lo dotaron de varios servicios públicos indispensables, tales como abastecimiento de agua potable, drenaje y luz eléctrica (Oteiza, 1973). Sin duda alguna, esto permitió al puerto guerrerense despegar como destino turístico. Asimismo, otro factor importante que coadyuvará a ello será la puesta en operaciones de su aeropuerto, hecho que sucedió en 1928 (Ramírez, 1986).

Para tener una idea del auge que poco a poco iba cobrando la actividad turística en Acapulco, se puede apreciar con la edificación de hoteles. Los datos son reveladores. En 1927 contaba con ocho hoteles para finales de la década de 1940 eran 64, se construyeron dos hoteles por año (Valenzuela & Coll, 2010: 167).

*En 1933 se había iniciado la construcción del hotel “La Marina”, en la Plaza “Alvarez”, “El Mirador”, en la Quebrada, por parte de Carlos Barnard. Por su parte el Gral. Juan Andrew Almazán inició también la construcción del hotel Papagayo siguiendo después el “América”, el “Villa del Mar”, el “Flamingos”, el “Del Monte”, el “Jardín” y otros más sucesivamente (Oteiza, 1973: 390).*

Ahora bien, otros hechos significativos que coadyuvaron al despegue de Acapulco fueron: 1) Estados Unidos lo vio un espacio propicio para la recuperación de sus excombatientes de la Segunda Guerra Mundial y 2) la llegada al poder de Fidel Castro en Cuba; lo que obligó a los americanos a buscar otros lugares de esparcimiento (Ramírez, 1986: 488; Hiernaux, 2010: 104).

Así pues, con la apertura vial se sentaron las bases para el cambio económico y social de Acapulco, Oteiza (1973: 388) textualmente opina *“aquella fama la transformó en algo fantástico para los deleites del mundo moderno, atrayendo a los grandes artistas del celuloide y a celebridades de prestigio mundial, estadistas, príncipes y Jefes de Estado”.*

De igual manera, se debe subrayar que otra carretera que también influyó en el despegue de la actividad turística de Acapulco fue la Panamericana debido a que conectó a la frontera norte del país con la capital. Con la puesta en marcha de dicha infraestructura los estadounidenses decidieron visitar algunos lugares atractivos de México, y Acapulco será uno de ellos, hasta el grado que había camiones de la línea “Estrella Blanca” que cubrían la ruta Laredo-México-Acapulco como se ilustra en la imagen de García & Takako (1992: 46). Se debe recordar que para esos años, el sistema vial fue el que impulsó el gobierno federal. Además, era el principal medio que utilizaban la mayoría de los turistas. La situación se va a revertir a mediados del siglo XX, con los avances y mejoras del transporte aéreo.

Para el año 1952 se empezó a construir la primera autopista del país y se trató de la que iba de México a Cuernavaca. Ésta contaba con cuatro carriles, un camellón central, acceso controlado además

no interfería con la carretera vieja. Para su construcción y mantenimiento se cobró peaje a los usuarios (Jáuregui, 2004: 135). El gobierno federal que dio las facilidades para su edificación fue el de Miguel Alemán (Oteiza, 1973: 392). Un aspecto negativo de esta edificación es que no contempló su paso por Taxco y éste perdió dinamismo económico.

No cabe duda que un personaje clave en la historia reciente de Acapulco es Miguel Alemán (1946-1952), quien como presidente de México favoreció la construcción de varias obras en el lugar, a través de la Junta Federal de Mejoras Materiales, tales como “*el pavimento del centro de la ciudad, la alineación de las calles, la construcción de la Calzada Costera, la Gran Vía Tropical, el Aeropuerto de Pie de la Cuesta, la Carretera Escénica, la de la Garita a la Fuente de Diana y el nuevo Palacio Federal, el embellecimiento de las Playas de Caleta y Caletilla, la Planta Termoeléctrica de Vista Alegre y el Aeropuerto Internacional*”, entre otras (Oteiza, 1973: 392).

Asimismo, después de su periodo gubernamental continuó con su labor de promocionar y fomentar la actividad turística del puerto guerrerense, ya sea como empresario o como funcionario público. Aunque, sus acciones siempre fueron encaminadas a favorecer a unos cuantos, pues puso a la venta tierras ejidales a funcionarios públicos o familiares directos de ellos (Ramírez, 1986: 486). Idea que también coinciden con Valenzuela & Coll (2010: 176) quienes además comentan que la administración “alemanista” se caracterizó por “*la entrada masiva de capital estadounidense, el fortalecimiento de la burguesía gobernante, la corrupción administrativa y la realización creciente de negocios particulares subsidiados por el Estado*”.

Durante la administración de Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958) continuó la edificación de más hoteles, por citar algunos: Pierre Marqués, Las Brisas-Hilton, Presidente, Boca-Chica, y se amplió el hotel Caleta (Oteiza, 1973: 392). En la década de 1960 ya estaban operando en Acapulco el “*Hyatt International, Princess Hotel International, Western International Hotels, Sheraton, Holiday Inn, Marriott, Meliá, etc;* varias de ellas asociadas con líneas aéreas con *Transworld Airlines, Braniff International, Canadian Pacific, American Airlines, etc*”. (Ramírez, 1986: 489).

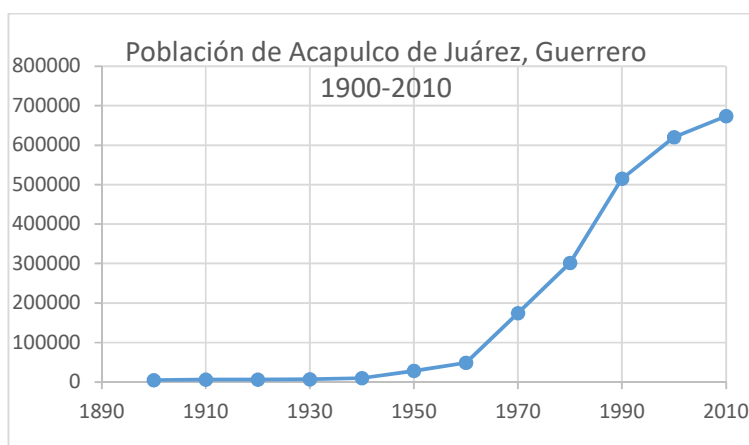
Con la llegada de estas cadenas hoteleras instaladas en la zona Dorada de Acapulco se aprecia la atracción de “*turistas de elite, actores, músicos, magnates nacionales y extranjeros llegó a convertirse en un sitio ideal para la filmación de películas de Hollywood o nacionales, mostrándolo como un lugar de glamour, a la vanguardia, lujoso y selectivo*” (Gómez & Aldana, 2010: 143).

Así pues, Acapulco se convirtió en la joya del turismo nacional y de América Latina, ello se puede ilustrar con las siguientes cifras. En 1954 Acapulco recibió 92.694 turistas y en 1960 se registraron 540.100 (Ramírez, 1986: 491). Otra fecha importante en la historia de Acapulco es el año de 1964, cuando fue inaugurada otra terminal aérea. Ésta permitió la operación de aviones tipo Jet, los cuales tuvieron mayor capacidad y se aminoraron los precios. Así pues, la posibilidad de viajar en avión a Acapulco estuvo al alcance de un mayor número de personas, dando paso a la masificación del lugar.

En el año 1972 sumaron 1.5 millones los turistas que arribaron a Acapulco (Ramírez, 1986: 491). Para el año 1978 se contabilizaron 2.458.000 turistas, último año donde la mayoría de los visitantes fueron internacionales (Valenzuela & Coll, 2010: 181).

En este contexto es importante traer a colación el comentario de Britton (1994: 157) quien textualmente opina “*Foreign transport companies therefore, heavily influence the volume and direction of tourist flows. Airlines are particularly effective in this regard through their ability to: offer discount concessions to tour companies for any one destination; vary the allocation of seating on scheduled flights; discriminate against stop-over tourists; overfly intermediate destinations; and promote or demote a destinations by changes to market advertising*”.

Gráfico 1: Población de Acapulco de Juárez (Guerrero), 1900-2010



Fuente: INEGI (2010)

Con la llegada de turistas, sin lugar a dudas se generó una demanda de mano de obra. Ante la relativa facilidad de arribar al puerto guerrerense la oferta responderá de manera positiva. Es así que llamará la atención el aumento demográfico que registra el municipio, tal y como se ilustra en el Gráfico 1. Donde se aprecia que en ocho décadas ha aumentado de manera significativa la población de Acapulco, hecho que no había sucedido en siglos anteriores. En 1930 el puerto guerrerense contaba con alrededor de 6.529 mil habitantes y para el 2010 se contabilizaron 673.479. Este aumento poblacional se explica por la migración que ha recibido tanto del interior del estado como de otras entidades federativas del país, pues uno de los impactos que genera el turismo es la migración (Cohen, 1984). Ahora bien, este crecimiento demográfico se plasmará en el territorio, como ha dado cuenta Cárdenas (2016: 92). Sin duda alguna faltaría hacer un análisis más puntual sobre los cambios sociales y culturales que trajo consigo la construcción de infraestructura vial en Acapulco, pero por cuestiones de espacio no se ahondará al respecto.

Es importante enfatizar en esa relación dicotómica que se pretende establecer entre turismo y desarrollo, en México no se cumple y mucho menos en Acapulco, pues como lo señalan Gómez & Aldana (2010: 137) “*la mayor contradicción en estos proyectos es que pretendían el desarrollo de sus*



*habitantes, es decir, mejorar su calidad de vida, y los únicos beneficiados resultaron ser los inversionistas y gobernantes*". Así pues, el puerto guerrerense, como otras ciudades del litoral mexicano, tiene dos Acapulcos uno para el servicio del turista y el otro donde habitan los nativos (Garibay, 1979; Ramírez, 1986; Bringas 1999).

Desde mediados de 1970, Acapulco empezó a mostrar signos de agotamiento. Se recrudecieron por la falta de inversiones del orden público federal (éste se encontraba construyendo Cancún y Los Cabos), hubo un deterioro de los servicios urbanos, el descuido al medio ambiente, el desinterés de los prestadores de servicios, entre otros más (Ramírez, 1986; Bringas, 1999: 25).

Cabe señalar que para la década de 1990 México cambió de estrategia económica, el Estado le dejó al mercado algunas actividades y empresas estratégicas, como las carreteras y los aeropuertos. Específicamente en el año de 1994 se construyó en línea paralela a la carretera 95, la autopista del Sol, donde se tuvieron que sortear las ya mencionadas cuestiones geográficas. Esto permitió que se redujeran aún más el tiempo de los traslados entre Acapulco y la ciudad de México. Al respecto García & Takako (1992: 118) enfatizan que en la construcción de la infraestructura vial de Acapulco se observan las condiciones que imperan en el país.

Con la construcción de la autopista del Sol, así como desarrollar una zona denominada Diamante, el gobierno federal y estatal trata de reinventar a un destino turístico que cuenta con fuertes problemáticas. Pero a pesar de las mejoras a la infraestructura vial de Acapulco el automovilista no queda exento de pasar por los malos momentos, pues es común que dicha vía se cierre a la circulación por el bloqueo que hacen manifestantes o también se vea afectada por fenómenos meteorológicos. Además, se encuentra el hecho de que hoy día uno de los problemas de Acapulco, como una ciudad de más 700 mil habitantes, más la llegada de turistas, es la saturación del tráfico vehicular. Si para finales de la década de 1970 Garibay (1979: 188) recalca *"los diez kilómetros de la calzada costera se ruedan en dos horas"*, actualmente la situación se vuelve preocupante.

En cuanto a las mejoras en la comunicación terrestre la administración de Enrique Peña invirtió en la construcción de la vía exprés de Cuernavaca con el objetivo de que el trayecto México- Acapulco se realizara en tres horas. No obstante, con dicha obra se quedó al descubierto que no se cumplieron algunas normas de seguridad, cobrando la vida de dos personas. Sin embargo, las problemáticas que actualmente padece el destino turístico de Acapulco son graves y no se resuelven con disminuir los tiempos en los traslados. Por ejemplo, la Agenda de Competitividad (Sectur, 2014: 21 y 22) puntualizó que en el puerto guerrerense no existen empleos remunerados, es alta la inseguridad pública, adolece de infraestructura básica, es alto el ambulante, se da la invasión de los accesos a la playa, entre otros.

Actualmente Acapulco ha perdido competitividad, a pesar de los esfuerzos que han hecho tanto la iniciativa pública como la privada al tratar de reinventar el destino turístico, el cual ha pasado del

tradicional dorado y diamante. Ello se debe a los problemas internos del puerto (en un primer momento la contaminación ambiental, actualmente son los altos niveles de violencia que registra). Así como la fuerte competencia que existe tanto a nivel nacional como internacional. Por dichas razones, Acapulco no será visitado por turistas internacionales. Pero sí por el turista doméstico, sobre el todo el que procede de la Zona Metropolitana del Valle de México; esa cercanía que guarda con la capital del país, lo hará accesible (Cárdenas, 2016: 92). Las cifras son contundentes, para el 2016 se contabilizaron 5.634.530 visitantes de los cuales 5.543.995 eran nacionales y 90.535 eran extranjeros (Compendio Estadístico del Turismo en México, 2016). En este marco se está de acuerdo con Ocampo (1994: 42) cuando afirma que Acapulco *“sólo atrae un turismo poco exigente y de medianos recursos”*. Una vez más, la posición estratégica que tiene Acapulco, así como el contar con un camino ágil le harán mantener su vitalidad, tal y como se ilustra en la Figura 4.

Figura 4: La Zona Dorada de Acapulco (Guerrero), 2016



Fuente: Archivo personal de la autora

## A MANERA DE CONCLUSIONES

A lo largo del texto se dio cuenta de la historia de uno de los caminos más importantes del país, el de Acapulco-Ciudad de México. Para lo cual se recogió la opinión de algunos personajes importantes que recorrieron dicho trayecto, tales como: Gemelli, la expedición de Malaspina, Humboldt y Ratzel. Por cuatro siglos se tuvieron que sortear una serie de dificultades, tales como: a) invertir más de doce días para hacer el trayecto, b) soportar las inclemencias climatológicas, c) ser picado por mosquitos u otro animal, y d) la posibilidad de ser asaltado. No había otra opción, era el único camino que había que recorrer para ir a tierras del Oriente. Asimismo, para llegar a la ciudad de México si se procedía de esos lugares. No cabe que este aislamiento fue uno de los factores que determinó la ausencia de población en el puerto por varios siglos.

Ahora bien, la dinámica económica y social de Acapulco cambió radicalmente a partir de 1927 cuando se abrió la carretera México-Acapulco, la primera carretera que contó el país azteca. Este hecho hizo posible que el viaje durara en un principio 36 horas, después con las mejoras a la carretera, el tiempo y las incomodidades fueron disminuyendo; para ello se tuvieron que vencer las condiciones geográficas de la región.

En ello el gobierno mexicano jugó un papel importante al poner muchos recursos económicos y técnicos en su construcción así como para dotar al poblado de varios servicios públicos indispensables. De igual manera, invirtió en la divulgación de información sobre cada uno de los poblados, rancherías y villas por los cuales pasaba la carretera. Ello a través de la guía histórica y descriptiva de la Carretera Ciudad de México-Acapulco, elaborada por José Benítez. Al turista, al mismo tiempo que se le informaba de qué lugares debía manejar con precaución también se le notificaba sobre los atractivos culturales y naturales que contaba dicha región. Información que resultaba interesante, pues estaba acompañada de fotografías.

Han pasado ya 91 años de la inauguración de la carretera México-Acapulco y en ese periodo el puerto guerrerense despegó y se posicionó como un destino turístico de talla internacional, visitado por grandes personalidades. El punto de partida fue la conectividad que logró establecer la infraestructura vial debido a que permitió la llegada de visitantes, de igual manera también atrajo la inversión tanto pública como privada. Con el paso del tiempo se fueron edificando majestuosos hoteles, asimismo se pusieron en marcha varias obras para el servicio tanto del turista como del nativo. Con lo anterior se trastocó la fisonomía del pueblo y dio paso al nacimiento del principal destino turístico de sol y playa de México. Asimismo, evidenció el potencial que tenía el territorio costero del país.

Con dichas acciones, junto con otras, se fue incrementado el volumen de turistas que han llegado al puerto guerrerense, para ejemplificar en 1954 fueron más de 90.000 mientras que para el 2016 se registraron más de 5.5 millones. Pero en este periodo se observó que en un primer momento eran más los turistas extranjeros, después quien ha liderado las estadísticas ha sido el turismo interno. De igual manera, en este periodo ha cambiado la manera en que viajan los turistas. Actualmente prefieren el avión y eso a las aerolíneas les da un mayor peso a la hora de hacer negociaciones. No obstante, este trabajo evidenció un hecho coyuntural tanto en la historia del país como en la de Acapulco y se trata de la construcción de la primera carretera que contó el país.

Habría que mencionar que en Acapulco también se dio cita un gran volumen de personas que buscaban mejores oportunidades de vida, fue a partir de entonces cuando empezó a crecer demográficamente. Situación que no se ha visto con anterioridad. Acapulco pasó de 6.529 habitantes que contaba en 1930 a 673.479 en 2010. Sin duda alguna que este rápido crecimiento poblacional así como la llegada de turistas repercutirá en el territorio. Una de las implicaciones que saldrá a relucir será la problemática ambiental. Hoy día se suma la falta de seguridad pública así como la baja calidad en el servicio.

Actualmente, el trayecto México-Acapulco se lleva a cabo en tres horas, ello se explica en gran medida por las inversiones que han hecho las distintas administraciones federales así como por los avances que en materia de infraestructura vial se han dado. Situación que han aprovechado especialmente los habitantes de la Zona Metropolitana del Valle. No cabe duda que la cercanía que guarda el puerto guerrerense con la capital del país siempre ha sido un elemento estratégico en su origen y desarrollo.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bassols, A.** (1959) "Consideraciones geográficas y económicas en la configuración de redes de carreteras y vías férreas en México (Planteamiento general)." *Geografía* 24(50): 5-42
- Benítez, J.** (1928) "Guía histórica y descriptiva de la carretera México-Acapulco". Editorial CVLTVRA, México
- Bonialian, M.** (2017) "Acapulco: puerta abierta del Pacífico, válvula secreta del Atlántico." En: Olveda, J. (Coord) *Relaciones intercoloniales, Nueva España y Filipinas*. El Colegio de Jalisco, Zapopan, pp. 127-146
- Bote, V.** (1990) "Planificación económica del turismo." Trillas, México
- Bringas, N.** (1999) "Políticas de desarrollo turístico en dos zonas costeras del pacífico mexicano". *Región y Sociedad* XI (17). Disponible en [http://cemdi.org.mx/docs/library/spa\\_6\\_5Políticas de desarrollo turístico en dos zonas costeras del pacífico mexicano.pdf](http://cemdi.org.mx/docs/library/spa_6_5Políticas de desarrollo turístico en dos zonas costeras del pacífico mexicano.pdf). Acceso el 28/03/2017.
- Britton, S.** (1994) "Tourism, dependency and development: a mode of analysis." En: Apostolopoulos, Y.; Leivadi, S. & Yiannakis, A. (Eds.) *The sociology of tourism. Theoretical and empirical investigations*. Routledge, Londres, pp. 155-172
- Busto, K.** (2015) "Acapulco en la segunda mitad del siglo XIX. ¿Estancamiento o desarrollo portuario?" En: Pinzón, G. & Trejo, F. (Coords.) *El mar: percepciones lectura y contextos. Una mirada cultural a los entornos marítimos*. UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, pp. 267-287
- Cárdenas, E.** (2016) "Acapulco, Guerrero a través de los siglos". *Contexto*, Universidad Autónoma de Nuevo León. Disponible en [contexto.uanl.mx/mx/index.php/contexto/article/download/59/55](http://contexto.uanl.mx/mx/index.php/contexto/article/download/59/55). Acceso el 08/06/2017
- Cárdenas, E.** (2014) "El aeropuerto de Puerto Vallarta: factor de impulse del turismo nacional e internacional". *Cuadernos del Turismo*. Disponible en [revistas.um.es/turismo/article/viewFile/203021/164201](http://revistas.um.es/turismo/article/viewFile/203021/164201). Acceso el 28/03/2017
- Cohen, E.** (1984) "The sociology of tourism: Approaches, issues, and findings". *Annual Review of Sociology* 10: 373-392
- Compendio Estadístico del Turismo en México** (2016) Disponible en [www.datatur.sectur.gob.mx/SitePage/CompendioEstadistico.aspx](http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePage/CompendioEstadistico.aspx). Acceso el 15/12/2017
- Chias L.** (1990) "Articulación de las costas mexicanas". *Revista Mexicana de Sociología* 52(3): 69-84

- Del Valle, G.** (2012) "Orígenes de la centralidad comercial y financiera de la ciudad de México". En: De Ita, L. (Coord.) Organización del espacio en el México Colonial. Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo y Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, Michoacán, pp. 19-62
- Enciclopedia Mexicana del Turismo** (1970) Departamento de turismo, México
- García, B. & Takako, S.** (1992) "The Highway of Mexico (1891-1991)". Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México
- Garibay, R.** (1979) "Acapulco". Editorial Grijalbo, México
- Gemelli, J.** (1946) "Las cosas más considerables vistas en la Nueva España." Edición Xochitl, México
- Gómez, S. & Aldana, M.** (2010) "Modernidad y turismo: repercusiones en el caso de Acapulco." En: Monterroso, N. & Zizumbo, L. (Coords.) Contra la domesticación del turismo. Los laberintos del turismo rural. Universidad Autónoma del Estado de México y Miguel Ángel Porrúa, México, pp. 135-158
- González, V.** (1989) "Malaspina en Acapulco". Turner Libros S. A., Espejo de Obsidiana Ediciones S. A. de C. V., Instituto Guerrerense de Cultura A. C. y Gobierno del Estado de Guerrero, Madrid
- Gruel, V.** (2017) "La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos". Estudios Fronterizos 18(36): 126-150. Disponible en [ref.uabc.mx/ojs/index.php/ref/article/view/587](http://ref.uabc.mx/ojs/index.php/ref/article/view/587). Acceso el 29/09/2017
- Gruel, V.** (2015) "La Comisión Nacional de Caminos 1925-1932. Boletín." Coedición de Fideicomiso Archivo Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, SEP y Comité Ejecutivo Nacional del Partido Revolucionario Institucional, México
- Hiernaux, D.** (2010) "Acapulco: nuevos espacios y estilos de vida". En Hiernaux, D. (Coord.) Las segundas residencias en México: un balance. Plaza y Valdés Editores y Universidad del Caribe, Colección Geografía, México, pp. 99-117
- Humboldt, A.** (1985) "Ensayo político sobre el reino de la Nueva España". Grupo Editorial Miguel Ángel Porrúa e Instituto Cultural Helénico, México
- INEGI** (2017) "Red Nacional de Caminos". Disponible en <http://www.conabio.gob.mx/Información/gis/>. Acceso el 30/12/2017
- INEGI** (2010) "Censos y conteos de población y vivienda". Disponible en [www.beta.inegi.org.mx/proyectos/ccpv/1900/default.html](http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/ccpv/1900/default.html). Acceso el 04/03/2017
- Jáuregui, L.** (2004) "Los transportes, siglos XVI al XX." UNAM y Editorial Océano, México
- Jiménez, A.** (1993) "Turismo. Estructura y desarrollo. La estructura funcional del turismo internacional y la política turística de México. Desarrollo histórico. 1945-1990". McGraw-Hill, México
- Larsen, J.** (2001) "Tourism mobilities and the travel glance: Experiences of being on the move". Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism 1(2): 80-98
- Mathes, M.** (1976) "Piratas en la costa de Nueva Galicia en el siglo XVIII". Documentación Histórica Mexicana 6, Librería Font, Guadalajara
- Mathieson, A. & Wall, G.** (1990) "Turismo. Repercusiones económicas, físicas y sociales". Trillas, México
- Mazón, T.** (2001) "Sociología del turismo". Editorial Centro de Estudios Ramón Areces, Madrid

- Mendoza, H.** (2015) "El automóvil y los mapas en la integración del territorio mexicano 1929-1962". *Investigaciones Geográficas* 88. Disponible en [www.scielo.org.mx/php?pid=s0188-4611201500030009&script=](http://www.scielo.org.mx/php?pid=s0188-4611201500030009&script=). Acceso el 20/12/2017
- Mijares, M.** (2015) "Juan Andreu Almazán y la compañía constructora Anáhuac: Negocios y política durante la posrevolución (1927-1932)". En: Palacio, M. (Coord) *Negocios, empresarios y entornos políticos en México, 1827-1958*. El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, México, pp. 254-262
- Miranda, E.** (1991) "El Camino Real México-Acapulco en el siglo XIX". *Revista de Estudios Históricos* (14). Disponible en [tzintzun.iih.umich.mx/num\\_anteriores/pdf/tzn14/caminc\\_mexico\\_acapulco\\_xix.pdf](http://tzintzun.iih.umich.mx/num_anteriores/pdf/tzn14/caminc_mexico_acapulco_xix.pdf). Acceso el 15/07/2017
- Molina, A.** (1992) "América en Filipinas". Editorial Mapfre, Madrid
- Molina, S. & Rodríguez S.** (1987) "Planificación integral del turismo". Trillas, México
- Muñoz, M. & Torres Salinas, R.** (2010) "Conectividad, apertura territorial y formación de un destino turístico de naturaleza. El caso de Aysén (Patagonia chilena)." *Estudios y Perspectivas en Turismo* 19(4). Disponible en <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=180716756001>. Acceso el 19/12/2017
- Ocampo, L.** (1994) "Tendencias del desarrollo en Acapulco". *Ciudades* 23: 39-43
- Olveda, J.** (2011) "La costa de la Nueva Galicia. Conquista y colonización". El Colegio de Jalisco, Zapopan
- Oteiza, T.** (1973) "Acapulco. La ciudad de las naos de Oriente y de las sirenas modernas." Editorial Diana, México
- Ortiz, S.** (s/f) "Caminos y transportes mexicanos al comenzar en el siglo XIX. Comercio exterior". Disponible en [Revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/510/6/RCELO.pdf](http://Revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/510/6/RCELO.pdf). Acceso el 08/06/2017
- Pearce, D.** (1991) "Desarrollo turístico, su planificación y ubicación geográfica". Trillas, México
- Piglia, M.** (2008) "La incidencia del Touring Club Argentina y del Automóvil Club Argentino en la construcción del turismo como cuestión pública (1918-1929)". *Estudios y Perspectivas en Turismo*. 17(1). Disponible en [www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=51851-1732200800010003&script=](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=51851-1732200800010003&script=) Acceso el 10/12/2017
- Pinzón, G.** (2011) "Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789." Universidad Nacional Autónoma de México e Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México
- Ramírez, J.** (1986) *Turismo y medio ambiente: El caso de Acapulco*. Estudios Demográficos y Urbanos, El Colegio de México, Disponible en <http://codex.colmex899/exlibrits/alph>. Acceso el 14/12/2015
- Ratzel, F.** (2009) "Desde México. Apuntes de viaje de los años 1874-1875". Editorial Herder, México
- Sales, O.** (2000) "El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en relación con Filipinas, 1587-1648". Plaza y Valdés, México
- Salinas, M.** (2016) "Entre el reconocimiento y el abandono la situación del Camino Real de Tierra Adentro en el norte de Guanajuato". *Pasos* 14(59). Disponible en [www.pasosonline.org/es/articulos/download/fid=57.969](http://www.pasosonline.org/es/articulos/download/fid=57.969). Acceso el 01/12/2017

- Sánchez, C. & Propin, E.** (2011) "Transporte y turismo en la península de Baja California, México". Revista Transporte y Territorio (5). Disponible en [www.redalyc.org/pdf/3330/333027083005.pdf](http://www.redalyc.org/pdf/3330/333027083005.pdf). Acceso el 06/12/2017
- Santamaría, A.** (2002) "Los años dorados del turismo en Mazatlán". Horson Ediciones Escolares, Mazatlán
- Santos, X.** (2006) "El camino de Santiago: turistas y peregrinos hacia Compostela". Cuadernos de Turismo 18: 135-150. Disponible en [www.redalyc.org/pdf/398/3980/805.pdf](http://www.redalyc.org/pdf/398/3980/805.pdf). Acceso el 10/12/2017
- SECTUR** (2014) "Agendas de competitividad de los destinos turísticos de México. Estudio de competitividad turística del Destino de Acapulco de Juárez, Guerrero. México". Universidad Autónoma de Guerrero. Disponible en [www.secgtur.gob.mx/wp-content/uploads/2015/02/PDF-Acapulco.pdf](http://www.secgtur.gob.mx/wp-content/uploads/2015/02/PDF-Acapulco.pdf). Acceso el 22/12/2017
- Serrera, R.** (2006) "El Camino de Asia". En: Cramausse, C. (Coord) Rutas de la Nueva España. El Colegio de Michoacán, Zamora, pp. 211-230
- Taibo, F. & Vizcaíno R.** (1983) "El socialismo en un solo puerto. Acapulco 1919-1923." Editorial Extemporáneos, México
- Trabulse, E.** (1992) "Cartografía del Pacífico 1522-1792." En: Wimmer, J. (Ed) El galeón del Pacífico. Acapulco-Manila 1565-1815". Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, México, pp. 41-65
- Urry, J.** (2001) "The tourist gaze". SAGE Publications, London
- Valenzuela, E. & Coll, A.** (2010) "La construcción y evolución del espacio turístico de Acapulco (México)". Anales de Geografía 30(1): 163-190. Disponible en [revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/31893](http://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/31893). Acceso el 17/09/2017
- Walton, J.** (2009) "Balnearios marítimos, turismo de playa y espacios del ocio: España y México, siglos XIX y XX". En Contreras, C. & Pardo Hernández, C. (Edit.) La modernización urbana en México y España, siglos XIX y XX. Benemérita Autónoma de Puebla-Universidad de País Vasco., México, pp. 493-512
- Wilkie, J.** (s/f) "El complejo militar-industrial en México durante la década de 1930; diálogo con el general Juan Andreu Almazán". Disponible en [http://profmex.org/mexicoandworld/volume1/2latefall96/elcomplejo\\_militar-industrial.htm](http://profmex.org/mexicoandworld/volume1/2latefall96/elcomplejo_militar-industrial.htm). Acceso el 10/06/2017
- Yuste, C.** (1992) "El galeón en la economía colonial". En: Wimmer, J. (Ed) El galeón del Pacífico. Acapulco-Manila 1565-1815. Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, México, pp. 91-111
- Yuste, C.** (2012) "El eje transpacífico: la puerta novohispana al comercio con Asia." En: De Ita, L. (Coord) Organización del espacio en el México Colonial. Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo y Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, Michoacán, pp. 207-238
- Zavala, J.** (1961) "Acapulco". Editorial Acuarimántima, México

Recibido el 09 de noviembre de 2017

Reenviado el 24 de enero de 2018

Aceptado el 29 de enero de 2018

Arbitrado anónimamente