

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

LICENCIATURA EN URBANISMO



HISTORIA DE LA PLANIFICACIÓN TURÍSTICA EN  
ACAPULCO

ELABORÓ: SERRA VEGA LUIS HÉCTOR

FECHA DE ENTREGA: JUNIO-2MIL9

A  
C  
A  
P  
U  
L  
C  
O



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Para Marisela y Rosalba con mucho amor

## INDICE

INTRODUCCIÓN.....	3
CÁP. I MARCO TEÓRICO.....	5
1.1 FACTORES DEL DESARROLLO TURÍSTICO.....	5
1.2 LA PLANIFICACIÓN DE LAS CIUDADES TURÍSTICAS EN MÉXICO.....	12
1.3 EL PROYECTO PRESIDENCIAL.....	16
1.3.1 MIGUEL ALEMÁN Y EL TURISMO MEXICANO.....	17
1.3.2 ADOLFO RUIZ CORTINES Y LOS EFECTOS DEL TURISMO.....	19
1.3.3 LOS PRESIDENTES ADOLFO LÓPEZ MATEOS Y GUSTAVO DÍAZ ORDAZ Y EL TURISMO COMO UN DESARROLLO MÚLTIPLE.....	20
1.3.4 LUIS ECHEVERRÍA ÁLVAREZ Y EL TURISMO COMO FACTOR DE DESARROLLO REGIONAL.....	22
1.3.5 JOSÉ LÓPEZ PORTILLO Y LA CRISIS EN EL TURISMO.....	24
1.3.6 EL TURISMO NEOLIBERAL Y LOS PRESIDENTES DEL NUEVO SIGLO.....	25
CÁP. II DESARROLLO URBANO Y DEL TURISMO EN ACAPULCO.....	27
2.1 LOS INICIOS.....	29
2.1.2 LA INCORPORACIÓN DE SUELO URBANO.....	34
2.2 EL ACAPULCO TRADICIONAL.....	41
2.2.1 EL INNOVADOR CARLOS CONTRERAS.....	41
2.3 EL ACAPULCO DORADO.....	46
2.3.1 EL ACAPULCO DIVERSIFICADO DE MARIO PANI.....	46
2.3.2 EL DISEÑO DEL ARQUITECTO ENRIQUE CERVANTES.....	50
2.4 LA CRISIS.....	56
2.4.1 EL PLAN ACAPULCO DE LUIS ECHEVERRÍA.....	57
2.4.2 PLAN FIDACA.....	60
2.5 EL ACAPULCO DIAMANTE.....	64
2.5.1 LOS PLANES DE DESARROLLO PARA ACAPULCO DE FIN DE SIGLO.....	66
CÁP. III CONSIDERACIONES FINALES.....	76
3.1 SÍNTESIS DE LOS PLANES URBANOS PARA ACAPULCO.....	76
3.1.1 RED HIDROSANITARIA.....	77
3.1.2 URBANIZACIÓN.....	77
3.1.3 VIALIDAD Y TRANSPORTE.....	78
3.1.4 EQUIPAMIENTO.....	78
3.1.5 MEDIO AMBIENTE.....	79
3.1.6 TURISMO.....	79
3.1.7 IMAGEN URBANA.....	80
3.2 CONCLUSIONES SOBRE LA PLANIFICACIÓN TURÍSTICA.....	81
BIBLIOGRAFÍA.....	83

## INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo hace un seguimiento al desarrollo de las políticas de planeación turísticas del principal sitio de playa del país durante el siglo veinte. Se analizarán los principales factores que impulsaron al turismo, sus efectos y la situación que reinó en esta ciudad. Otro punto que se plantea lograr, a través de la investigación documental, es encontrar quienes fueron algunos de los más importantes actores que hicieron posible el Acapulco actual. Una ciudad de más de setecientos mil habitantes, que nació hace varios siglos como un puerto pequeño con el único fin de comerciar con el oriente. El trabajo busca ilustrar los procesos de planificación que se realizaron para lograr un centro turístico de gran importancia y como estos fueron utilizados o desechados a pesar de su conocimiento en el desarrollo urbano y turístico de Acapulco. De igual manera se verá que el crecimiento de la población en un lugar turístico empieza a modificar las tendencias productivas del sitio y cómo las necesidades de los nuevos pobladores se contraponen a las necesidades de crecimiento por parte de las inversiones privadas.

El crecimiento destacado nos proveerá de un panorama de características cíclicas. Desde el aumento de la población, de las áreas urbanas y la afectación en áreas naturales vulnerables. Mientras la oferta turística crecía, ofrecía empleos y un desarrollo económico, se desencadenaron una serie de males para la población residente y para la visitante. Se incrementaba exponencialmente la cantidad de basura, de aguas negras, de automóviles, la polución, se deforestaba el tejido arbóreo, se erosionaba la tierra y se incrementaron los desastres naturales por causa de todos estos eventos; así veremos que la crisis sufrida en Acapulco es causa del actuar no planificado de las instancias públicas y privadas.

Este trabajo tiene entonces como fundamentación la necesidad de conocer cuáles fueron las principales causas que impulsaron la planeación turística en el país, cómo éstas han influido en el desarrollo económico, social y urbano de distintas regiones y cómo han ido cambiando durante el siglo veinte. Se pretende realizar un recuento de la planificación en Acapulco, ya que esta ciudad a pesar de ser de vital importancia en la época colonial, la perdió durante casi un siglo y la retomó a principios del siglo veinte aunque no como puerto comercial sino como una actividad nueva y característica de ese siglo, el turismo. Se considera como una de las ciudades de México que tuvo su desarrollo en el siglo XX.

Para la realización de esta investigación partió de una pregunta guía muy sencilla y a la vez muy amplia, ¿Qué políticas y factores de la planeación impulsaron el desarrollo turístico en la Costa de Guerrero y específicamente en Acapulco? La primera idea que surgió fue que gracias a la construcción de la carretera México-Acapulco se fue generando el desarrollo turístico, pero después de revisar varios documentos la idea fue cambiando agregándose nuevos factores, y nuevas preguntas. Después de haber realizado esta investigación puedo decir que los factores que impulsaron el desarrollo turístico en Acapulco fueron en primer lugar intereses extranjeros especialmente estadounidenses y españoles, algunos de los cuales llegaban por vía marítima al puerto, impulsando la inversión en este poblado costero con preciados atractivos de playa. Entre 1909 y 1927 surgieron los planes de la construcción de la carretera y las consecuencias fueron inmediatas: los generales y políticos del Maximato de Calles fijaron sus ojos en los terrenos cercanos a las playas. A pesar de que muchos de esos terrenos habían sido entregados a campesinos y pescadores en el reparto agrario no muchos años antes. Estos actores privados utilizaron sus influencias para apropiarse de las tierras y desarrollar ellos mismo empresas hoteleras o vender tierras a capitales extranjeros para que usufructuaran las playas de la bahía, repitiéndose varias veces en toda la extensión del litoral acapulqueño. Lo que impulsó el turismo en Acapulco no fue una planificación de largo plazo y de forma incluyente, sino una planificación turística de mediano plazo y que servía a intereses particulares.

En este trabajo se realizó un marco teórico sobre la planificación turística y el desarrollo económico a partir de esta. Cabe mencionar que la búsqueda de información se realizó también en sitio, en el Archivo Histórico de Acapulco y se realizaron varias entrevistas con el fin de obtener información de mayor actualidad. La investigación partió de buscar las fuentes más próximas y deslindar las que solo trataban aspectos culturales, de belleza, de novela o de épocas anteriores a las de la investigación. Se inició a partir de principios del siglo XX con algunas referencias históricas para contextualizar la importancia que tuvo el puerto. Se utilizaron fichas bibliográficas para organizar las múltiples fuentes de información, y se trató de buscar fuentes de primera mano como el plan del Arq. Carlos Contreras, informes de gobierno, planes sexenales y estadísticas poblacionales. Este trabajo se fundamentó en fuentes de segundo orden de las cuales se diferenció entre autores con apego a la ciudad, como los cronistas, o con un origen acapulqueño; además se buscó publicaciones de autores con cierto grado de rigor académico, que realizaron sus investigaciones con apoyo de alguna institución de educación superior o de alguna instancia gubernamental.

## CÁP. I MARCO TEÓRICO

El turismo es una forma de consumir, algo así como un canal que reúne una demanda especial de cualquier tipo de bienes y servicios elaborados por otros sectores, más el consumo de algunos servicios especialmente diseñados para satisfacer necesidades propias de los viajeros. Por tanto, el turismo pertenece al sector terciario, y no al secundario, como debería ser para que se le pudiera catalogar como perteneciente a la industria (Boullon, 1990).



*Postal de Acapulco viejo en 1938 al centro el desaparecido Hotel Marina, la cúpula del Templo de la Soledad y un barquito de cabotaje costanero "María Martha".*

El turismo es la consecuencia de un fenómeno social cuyo punto de partida es la existencia del tiempo libre. Su existencia se debe a un movimiento espontáneo por el cual la iniciativa privada, primero, y el poder público, después, fueron resolviendo las necesidades de los viajeros, al incorporar cada vez un mayor número de servicios destinados a aumentar el confort del turista y a multiplicar sus oportunidades de diversión. Así alrededor, del turismo se ha ido

formando una trama de relaciones o factores que caracterizan su funcionamiento y desarrollo (Boullon, 1990).

### 1.1 FACTORES DEL DESARROLLO TURÍSTICO

Entre los factores del turismo como actividad económica se puede definir la demanda de dos formas: la primera se refiere al total de turistas que concurren en una región, país, zona o atractivo cualquiera y a los ingresos que generan. La segunda establece, para cada una de las unidades espaciales anteriores, la distribución de los consumos entre toda la gama de servicios que se ofrecen en esas mismas unidades (Altamirano González, 1977).

En cualquier actividad económica, su rendimiento se mide cuantificando las ventas de cada uno de los productos que elabora sobre el total de la producción. En función de lo anterior, la demanda, es la suma de los bienes y servicios solicitados efectivamente por los consumidores, (Altamirano, 1977), concretamente en cada uno de los sitios que visitan.

Pero como no siempre los turistas encuentran lo que solicitan, se puede hablar de una demanda turística real y otra potencial. Por tanto se puede decir que existe un "turista potencial" y un "turista real consumidor potencial". Ambos niveles de potencialidad deben ser tenidos en cuenta al efectuar los estudios de mercado además de las variables tradicionales (edad, sexo, lugar de procedencia, número de personas que integran el grupo de viaje, grado máximo de estudios, profesión y ocupación actual) y otras más específicas (estadía promedio, motivo del viaje, forma de alojamiento, gasto, medio publicitario que motivo el viaje, forma del viaje y principal destino).

El análisis económico entiende por oferta la cantidad de mercancía o servicio que entra en el mercado consumidor a un precio dado y por un periodo dado. Cuando se trata de bienes (mercancía) lo que se produce y no se vende se puede acumular (dentro de ciertos límites de tiempo para los productos perecederos), esta posibilidad no tiene vigencia en el caso de los servicios. Para que un servicio turístico se convierta en oferta turística, es imprescindible que el consumidor, potencial conozca su existencia. El turista real consumidor potencial es quien, localmente establece que cada producto puede entrar al mercado. Si ahora la venta se enfoca hacia tratar de captar a un turista potencial, teóricamente el periodo de duración de la oferta está únicamente limitado por el tiempo que va a durar la campaña. La oferta de servicios sigue teniendo vigencia, aunque éstos no se consuman, ya que se continúa tratando de hacer conocer su existencia hasta lograr que se materialice su compra.

Hablando de demanda y oferta en la actividad turística tenemos que desde el punto de vista económico la oferta turística no puede ser otra cosa que un bien o un servicio, así que el producto turístico está formado por los mismos bienes y servicios que integran la oferta. El turista compra dichos servicios para resolver sus necesidades elementales de dormir, comer y trasladarse, pero su verdadera motivación es la de realizar otras actividades. En consecuencia, el producto turístico es aquel que le permite pasear, visitar los atractivos o hacer deportes. Los servicios que se venden a los turistas son elaborados por un subsistema al que se denomina "planta turística", que está integrado por dos elementos: a) el equipamiento, y b) las instalaciones. El equipamiento incluye todos los establecimientos administrados por la actividad pública o privada que se dedican a prestar los servicios básicos. El segundo componente de la planta turística lo constituyen las instalaciones. Bajo este rubro deben anotarse todas las construcciones especiales (distintas a las consignadas por el equipamiento) cuya función es facilitar la práctica de actividades netamente turísticas.

## Clasificación del Equipamiento Turístico

<b><i>Categoría</i></b>	<b><i>Tipo</i></b>
<b>1. Alojamiento</b>	1.1 Hoteles
	1.2 Móteles
	1.3 Hosterías y Posadas
	1.4 Pensiones
	1.5 Condominios (unidades o conjuntos)
	1.6 Casas (unidades o barrios)
	1.7 Tiempos compartidos
	1.8 Cabañas
	1.9 Albergues
	1.10 Trailer Park
	1.11 Campings
	1.12 Camas en casa de familias
<b>2. Alimentación</b>	2.1 Restaurantes
	2.2 Cafeterías
	2.3 Quioscos
	2.4 Comedores típicos (palapas, taquerías, ostionerías, parrillas, etc.)
<b>3. Esparcimiento</b>	3.1 Night Clubs
	3.2 Discotecas
	3.3 Bares
	3.4 Casinos o casas de juegos
	3.5 Cines y teatros
	3.6 Otros espectáculos públicos (toros, peleas de gallos, rodeos, etc.)
	3.7 Clubes deportivos
	3.8 Parques temáticos
<b>4. Otros servicios</b>	4.1 Agencias de viajes
	4.2 Información
	4.3 Guías
	4.4 Comercio
	4.5 Cambios de moneda
	4.6 Centros de convenciones
	4.7 Transportes turísticos
	4.8 Primeros auxilios
	4.9 Guarderías
	4.10 Estacionamientos

Fuente: SECTUR, 2005

**Clasificación de las Instalaciones**

<b>Categoría</b>	<b>Tipo</b>
<b>1. De agua y playa</b>	1.1 Marinas
	1.2 Espigones
	1.3 Muelles
	1.4 Palapas, quinchos o ramadas
	1.5 Carpas o tiendas
	1.6 Sombrillas
	1.7 Reposeras
	1.8 Observación submarina
<b>2. De montaña</b>	1.1 Miradores
	1.2 Circuitos de senderos
	1.3 Refugios
	1.4 Funiculares
	1.5 Teleféricos
	1.6 Sky lift
	1.7 Poma lift
<b>3. Generales</b>	1.1 Piscinas
	1.2 Vestuarios
	1.3 Juegos infantiles
	1.4 Golf
	1.5 Tenis
	1.6 Otros deportes
	1.7 Pasarelas, puentes

Fuente: SECTUR, 2005

Para poder operar la planta turística requiere de materia prima, en la industria, la materia prima se obtiene de los recursos naturales y en el turismo es aportada por los atractivos. En el turismo los atractivos deben permanecer intactos o si se interviene sobre ellos esas acciones quedan limitadas a la restitución o rehabilitación de alguna cualidad que pudieron haber perdido por la acción destructiva de otros sectores o de los propios turistas. En el turismo la materia prima no puede transportarse, porque los atractivos turísticos son inamovibles. Esta particularidad obliga a que la planta turística se ubique al pie del atractivo o dentro de su radio de influencia, lo que impone cierta rigidez a la planificación física del sector.

### Clasificación de los Atractivos Turísticos

<b>Categoría</b>	<b>Tipo</b>
<b>1. Sitios Naturales</b>	1.1 Montañas
	1.2 Planicies
	1.3 Costas
	1.4 Lagos, lagunas y esteros
	1.5 Ríos y arroyos
	1.6 Caídas de agua
	1.7 Grutas y cavernas
	1.8 Lugares de observación de flora y fauna
	1.9 Lugares de caza y pesca
	1.10 Caminos pintorescos
	1.11 Termas
	1.12 Parques nacionales y reservas de flora y fauna
<b>2. Museos y manifestaciones culturales históricas</b>	2.1 Museos
	2.2 Obras de arte y técnica
	2.3 Lugares históricos
	2.4 Ruinas y sitios arqueológicos
<b>3. Folklore</b>	3.1 Manifestaciones religiosas y creencias populares
	3.2 Ferias y mercados
	3.3 Música y danzas
	3.4 Artesanías y artes populares
	3.5 Comidas y bebidas típicas
	3.6 Grupos étnicos
	3.7 Arquitectura popular y espontánea
<b>4. Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas</b>	4.1 Explotaciones mineras
	4.2 Explotaciones agropecuarias
	4.3 Explotaciones industriales
	4.4 Obras de arte y técnica
	4.5 Centros científicos y técnicos
<b>5. Acontecimientos programados</b>	5.1 Artísticos
	5.2 Deportivos
	5.3 Ferias, exposiciones y convenciones
	5.4 Concursos
	5.5 Fiestas religiosas y profanas
	5.6 Carnavales
	5.7 Otras

Fuente: SECTUR, 2005

El sistema turístico para que pueda funcionar necesariamente requiere de una infraestructura. En la economía moderna se entiende por infraestructura a la dotación de bienes y servicios con que cuenta un país para sostener sus estructuras sociales y productivas. Forman parte de la misma educación, los servicios sanitarios, la vivienda, los transportes, las comunicaciones y la energía. Dado el carácter de apoyo a la población de un país en su conjunto, también se denomina a las inversiones en infraestructura (teléfonos, carreteras, ferrocarriles, puentes, viviendas, escuelas, hospitales, represas, etc.), "capital social fijo" (Boullon, 1990).

La infraestructura puede formar una red o un sistema, y en lo que se refiere a su localización esta dividida en interna o externa. Una de las funciones primordiales de la infraestructura es vincular entre sí a los asentamientos humanos y resolver las necesidades internas de los mismos, a fin de permitir en esas dos escalas, la circulación de personas, mercaderías, fluidos, energía y noticias. Al entrecruzarse las líneas y los canales que facilitan estos desplazamientos se va formando en el territorio una red que se hace cada vez más compleja en la medida que los países progresan en su desarrollo. La infraestructura se dice externa porque es general, es general porque sirve a todos los sectores sin pertenecer especialmente a algunos de ellos. Otra condición de externalidad se fundamenta cuando se emplea para designar a las redes o elementos de un sistema que se extienden por el territorio de los países.

La infraestructura interna también tiene dos formas: la primera corresponde a la dotación que se da a sí mismo un sector económico, para operar en una localización precisa. La otra forma es la infraestructura urbana que resume a todas las redes que prestan servicios indistintamente a las diferentes actividades de una ciudad. La infraestructura externa no puede ser turística porque perdería su condición de generalidad o sea que dejaría de servir a otras actividades a favor de la turística. Todas las redes que hay que construir en un resort o en las partes turísticas de un parque nacional, así como los tramos de carretera (de corta longitud) que hay que trazar como desvíos exclusivamente a un atractivo turístico son infraestructura interna que sirve al turismo. Pero, no puede considerarse infraestructura turística a las redes urbanas de ciudades tradicionales que incluyan entre sus múltiples funciones la turística. La excepción se encuentra en los conglomerados urbanos como Cancún, que fueron construidos para servir exclusivamente al turismo.

### Clasificación de la Infraestructura

<b>Categoría</b>	<b>Tipo</b>	<b>Subtipo</b>
<b>1. Transporte</b>	1.1 Terrestre	1.1.1 <i>Red de carreteras</i>
		1.1.1.2 <i>Servicios para el auto motor (talleres mecánicos, gasolineras)</i>
		1.1.1.3 <i>Servicios para el turista (sanitarios, cafeterías, restaurantes)</i>
		1.1.1.4 <i>Señalización</i>
		1.1.1.5 <i>Servicios de transporte</i>
		1.1.1.6 <i>Terminal de autobuses</i>
	1.2 Aéreo	1.1.2 <i>Red ferroviaria</i>
		1.1.2.2 <i>Terminales ferroviarias</i>
	1.3 Acuático	1.1.3 <i>Red de calles</i>
		1.2.1 <i>Servicios aéreos</i>
		1.2.2 <i>Terminales</i>
		1.3.1 <i>Marítimo</i>
		1.3.1.1 <i>Servicios de transporte</i>
1.3.1.2 <i>Terminales o marinas</i>		
<b>2. Comunicaciones</b>	1.3.2 <i>Fluvial y lacustre</i>	
	1.3.2.1 <i>Servicios de transporte</i>	
	1.3.2.2 <i>Terminales</i>	
	2.1 <i>Postales</i>	
	2.2 <i>Telegráficas</i>	
	2.3 <i>Internet</i>	
	2.4 <i>Telefónicas fijas o móviles</i>	
<b>3. Sanidad</b>	3.1 <i>Red de agua</i>	
	3.2 <i>Red de desagües</i>	3.2.1 <i>Aguas negras</i>
		3.2.2 <i>Pluvial</i>
	3.3 <i>Recolección de basura</i>	
	3.4 <i>Salud</i>	3.4.1 <i>Primeros auxilios</i>
		3.4.2 <i>Hospitalización</i>
<b>4. Energía</b>	4.1 <i>Red eléctrica</i>	4.1.1 <i>Alumbrado público</i>
		4.1.2 <i>Servicios domiciliarios</i>
	4.2 <i>Combustible</i>	4.2.1 <i>Gasolina</i>
		4.2.2 <i>Gas</i>

Fuente: SECTUR, 2005

Para que el sistema turístico funcione adecuadamente, requiere además de la infraestructura, del auxilio de un subsistema superior que regule todo el sistema, al cual se le denomina superestructura. La superestructura turística comprende todos los organismos especializados, tanto públicos como de la actividad privada, encargados de optimizar y cambiar, cuando fuere necesario, el funcionamiento de cada una de las partes que integran el sistema así como armonizar sus relaciones para facilitar la producción y venta de los múltiples bienes y servicios que componen el producto turístico. La existencia de una superestructura poderosa y sobre todo eficiente, es mucho más importante de lo que habitualmente se piensa, para que el sector turismo rinda en relación directa a la importancia de los atractivos y de la planta que se construyó para explotarlos.

Los organismos públicos responsables de la administración del sector turismo oscilan desde el nivel más alto, representado por una secretaría SECTUR en el caso mexicano, hasta los de dirección o institutos adscritos a bienestar social u otros organismos del Estado. En casi todos los casos sus funciones específicas son: la promoción turística en el extranjero, el control de calidad de los servicios, la fijación y el control de precios, la planificación del desarrollo, la promoción de inversiones de la actividad privada, la promoción del turismo interno, el desarrollo del turismo social y, a veces, la construcción del equipamiento e instalaciones turísticas.

La actividad privada participa en la superestructura a través de numerosas organizaciones que las empresas han creado para compatibilizar y defender sus intereses particulares. Forman parte de ese conjunto las asociaciones de hoteleros, restauranteros, agentes de viajes, transportistas y guías turísticos.

## **1.2 LA PLANIFICACIÓN DE LAS CIUDADES TURÍSTICAS EN MÉXICO**

Durante el periodo de Porfirio Díaz se realizó un notorio crecimiento de la economía en el país, esto se logró a partir de varios factores, primero por la estabilidad política, en la que durante 35 años solo dos personas ocuparon el cargo presidencial, lo que provocó una pacificación y estabilidad relativa. Otro factor importante fue la inversión extranjera atraída por los recursos que existían en el país y por la misma la paz se consolidó. En el lapso de 1917 a 1932 no se diseñaron planes que establecieran objetivos y prioridades para los distintos gobiernos, y se utilizó como marco de referencia para las acciones en el proyecto de Nación la propia Constitución de 1917.

Hasta finales de la década de 1920, el turismo extranjero en México era reducido. Las condiciones económicas de Estados Unidos, no estaban maduras para el desarrollo de esta actividad además que al final de la década entra en un estado recesivo. En México la situación política hasta 1929 es de paz, rompiéndose por poco tiempo por la guerra de los cristeros. Es hasta la década de 1930 que en México, el creciente aumento de viajeros se empieza a observar con interés. Emilio Portes Gil, presidente de la República, declara al Congreso de la Unión el 16 de septiembre de 1929, que se crea la Comisión Mixta Pro Turismo (la primera organización oficial propiamente turística del país), debido a "la intensa corriente del turismo que en estos últimos años nos ha visitado".

En este año de 1929, visita México el primer grupo organizado de turistas. Son un grupo de ferrocarrileros que realizan una convención. En 1930 la red caminera de México es de 1426 kilómetros, de los cuales 256 tienen revestimiento y 541 son pavimentados (McDonald, 1981). En este tiempo se terminan los caminos de México-Córdoba, México-Pachuca, México-Toluca, México-Acapulco, un tramo de la carretera Monterrey-Laredo y otros de Mérida a Progreso y de Mérida a Chichen Itzá.

Es a partir de 1933 que la planeación logra contar con las bases suficientes para generar un documento como respuesta a las transformaciones que se venían dando en el país y a la difícil situación internacional, el gobierno del presidente Lázaro Cárdenas (1934-1940), elaboró con apoyo de la consulta pública en su campaña presidencial el Primer Plan Sexenal de nuestro país, en el que se presenta una alternativa para conducir integralmente el desarrollo nacional, a partir de un documento político y programático. El plan constituyó un avance sistemático en el proceso de la planeación, que permitió al estado contar con claras plataformas de orientación de los procesos de desarrollo de los diferentes sectores económicos y sociales del país.

Durante el régimen de Lázaro Cárdenas, se proyectan cada vez más carreteras que permiten comunicar al país. En ese tiempo, el viajero ya no busca únicamente los centros económicos del país, sino que empieza a buscar los de tipo turístico. Esta motivación influye en la planeación caminera que se manifiesta con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP). La expropiación petrolera es un hecho político y económico que afecta intereses norteamericanos. De esta manera, se desata en Estados Unidos una campaña de desacreditación contra México que se refleja también en el turismo.

La creciente importancia que va adquiriendo el turismo hace que se realicen continuas referencias a éste en los informes presidenciales de la época y se hable ya de los ingresos derivados de las erogaciones que hacen los turistas. La actividad gubernamental en el decenio de 1930 sentido, se manifiesta en la legislación de este decenio que se refiere al movimiento de viajeros. En 1939 se crean el Consejo Nacional de Turismo y la Asociación Mexicana de Turismo. (McDonald, 1981).

Al concluir el periodo del Gral. Cárdenas se intenta continuar con los mismos criterios para elaborar el segundo Plan Sexenal 1940-1946, el cual daría continuidad en lo general al plan que lo precedía, otorgando especial importancia a la actividad industrial con el propósito de consolidarla como eje fundamental del desarrollo. En este segundo plan se desagregan los objetivos sectoriales y generales, definiendo algunos conceptos referentes a la planeación y al papel del estado en el proceso de desarrollo. El mismo Plan, propicia la creación del Consejo Mixto de Economía Regional en 1942, para la realización de estudios socioeconómicos por cada estado de la República, meses después ese Consejo es sustituido por la Comisión Federal de Planificación, que funcionaría como órgano consultivo de la Secretaría de Economía Nacional, integrada por representantes de la mayoría de las dependencias del gobierno y de distintos consejos obreros y patronales.

Al final del periodo del segundo plan y del tiempo de la presidencia de Manuel Ávila Camacho (1940-1946), México tenía rasgos de una sociedad moderna, urbana e industrial. Cabe señalar que los dos planes sexenales lograron avances en materia de reforma agraria y educación, ellos no planteaban los problemas de financiamiento, consideraba que su logro se daría por la acción integral del gobierno y del apoyo político y social a las medidas que se proponían.

Ávila Camacho declara en su informe Presidencial de 1941 ante el Congreso, que tiene la convicción de que la prosperidad económica, social y cultural del país, depende de crear los medios de comunicación que incorporan a la vida nacional a todos los núcleos de población, permitiéndoles enlazarse con las rutas de tránsito del comercio internacional y del turismo. Así en 1940, la red carretera es de 9,929 Km., de los cuales hay 3,505 de revestimiento y 4,781 pavimentados. (NAFINSA, 1990).

Entre 1929 y 1945 se sientan las bases para captar una creciente corriente de viajeros internacionales. La posición de México en el mundo como país de grandes atractivos turísticos es indiscutible, con el fin de la guerra se desencadena el turismo moderno que gracias a las innovaciones

tecnológicas, el mejoramiento de la economía de los países en proceso de industrialización y el mejoramiento de las condiciones de los trabajadores hacen del turismo una realidad que forma desarrollo económico para los países.

A partir del plan sexenal del Presidente Miguel Alemán Valdés (1946-1952) aparece la planeación en el sector del turismo, aunque existieron intentos previos de planeación estos solo fueron realizados de manera parcial y a escala local, así se empezó a impulsar el turismo como una nueva fuente de desarrollo nacional principalmente en los destinos de playa, donde destacan las bellezas costeras de México. Con un continuo apoyo gubernamental a lugares como Acapulco se desarrolló la infraestructura necesaria para una explotación turística (Campodónico y Merys, 1981).

La planeación turística del país también obedeció los intereses creados por políticos y particulares, el estado servía como herramienta para proveer de la tierra, la infraestructura externa y en algunos casos la interna, como fuente de financiamiento para el sector turístico el cual estaba planteado en como un bien público

La planeación turística en el país no se desarrolló sino hasta que se crearon los fondos de apoyo al turismo como el Fondo de Garantía para el Turismo (FOGATUR), Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) y el Fideicomiso para el Desarrollo de Acapulco (FIDACA), las comisiones estatales de planeación turística o secretarías federales como la SAHOP. Estas en respuesta a la crisis social, ambiental y urbanística por la que pasaban los destinos de playa en los años setenta. A partir de ahí se tomaron en cuenta varios puntos de la planificación turística, como la creación de reservas territoriales con potencial turístico, delimitación del espacio turístico, la creación de corredores turísticos, radios de influencia de los centros turísticos, se empezó a cuantificar la cantidad de atractivos y su variedad. Se construyó el equipamiento y la infraestructura adecuada para el turismo, además la creación de zonas por funciones (trabajar, circular, habitar y recrearse) y el trazado de la estructura o red de circulaciones, comunicaciones, energía, abastecimiento de agua y desagües. También la asignación de densidades a cada zona, la planificación del crecimiento por etapas, la codificación de normas urbanas y por último el diseño de partes singulares que actuaran por efecto demostrativo como modelos del resultado formal que persiguen las normas urbanas. Estas acciones muestran que existe un estrecho margen para diferenciar la planeación turística y la urbana, siendo la segunda más extensa, incluyente, y diversificada.

Actualmente la planeación del sector turístico en México pretende tomar en cuenta a los diferentes factores que propician un cambio o desarrollo de un territorio, no solo se trata de buscar la mejor rentabilidad sino también un desarrollo integral de las poblaciones afectadas y la conservación de los atractivos turísticos para tener un turismo mas sustentable y amigable con su contexto (PND, 2007). Estos argumentos tratan de ser guiados por la Secretaría de Turismo (SECTUR) y el FONATUR, la realidad es otra porque solo en casos muy aislados llegan a cumplirse. Un ejemplo parcial de planeación turística es Centro Integralmente Planeado (CIP) Huatulco, este desarrollo promovido por FONATUR creó tanto la zona hotelera y turística como la zona donde se ubicó la población que trabaja, además de la infraestructura interna que sirve a los desarrollos y la externa que sirve al asentamiento humano en general. Pero la incapacidad de los gobiernos municipales para administrar estos proyectos repercute en que FONATUR presente gastos excedentes repercutiendo en un inadecuado funcionamiento institucional. Independientemente de esto el caso de Huatulco y de otros CIP ha sido reproducido en pocos lugares de la república y existe la necesidad de hacerlos parte de la futura planeación turística.

### 1.3 EL PROYECTO PRESIDENCIAL

En este apartado se describen las políticas seguidas por varios presidentes de la república para impulsar el turismo en Acapulco, el más importante de ellos, el Lic. Miguel Alemán Valdés, el cual desarrolló la infraestructura externa necesaria para tener una comunicación rápida y eficaz con el

país y el mundo, además de obras hidráulicas y de saneamiento; también impulsó el diseño de calles y avenidas para la estructura interna del puerto y llevó a la ciudad a un periodo de auge y progreso. Las acciones de los presidentes no solo eran a favor del crecimiento de Acapulco sino también a favor



*Centro, Puerto y Malecón de Acapulco en 1930.*

del crecimiento de los bolsillos de unos cuantos. Desde el Presidente Ávila Camacho, tierras que estaban en posesión de ejidatarios fueron expropiadas a favor de expresidentes o generales del Maximato y también se vuelve a mencionar al Lic. Miguel Alemán como desarrollador inmobiliario en terrenos despojados de sus auténticos dueños y como un planificador del turismo en provecho de los grandes capitales nacionales y extranjeros, así tenemos que los proyectos presidenciales respondían tanto a políticas de desarrollo económico y social, y en algunos casos a intereses privados o demagógicos.

El concepto de turismo moderno, tiene por estructura funcional el de instrumento económico que auxilie al país en su desarrollo industrial; el gobierno de México para la década de 1940 había decidido desarrollar al país a través de la industrialización y era necesario buscar un producto que pudiera exportarse y que permitiera financiar las inversiones (Ramírez, 1976). Se empieza a ver al turismo como un fenómeno económico que podía permitir la obtención de las divisas necesarias para adquirir los bienes que requería la industrialización. Así el presidente Ávila Camacho en septiembre de 1946 declaró: "una intensa corriente de visitantes extranjeros, especialmente norteamericanos, alcanzó el nivel más alto que registra el movimiento del turismo y con ella, la creciente cantidad de divisas necesarias para el desarrollo" (McDonald, 1981).

### **1.3.1 MIGUEL ALEMÁN Y EL TURISMO MEXICANO**

El presidente Miguel Alemán Valdés es el primero en ver en el turismo una gran oportunidad para financiar la industria de transformación. De esta manera, en el documento conocido como "Carta turística" o "Declaración turística", señaló, durante su campaña presidencial en 1946, que "...la disminución progresiva de la importación de los artículos manufacturados no supone un descenso, sino un aumento de la importación de otros muchos bienes de consumo, de uso durable y de inversión, así como la multitud de materias industriales que nuestros recursos naturales no nos permite producir. Las consideraciones anteriores explican la importancia que concedo a la industria del turismo. En una etapa en que se prevé la necesidad de un aumento de las importaciones y la posibilidad de una disminución de las exportaciones, es lógico que nuestro interés se dirija hacia una actividad que constituye ya uno de los renglones de ingresos más cuantiosos de nuestra balanza de pagos". (McDonald, 1981). El turismo como lo planteaban sus declaraciones se podía utilizar como un instrumento económico para financiar el desarrollo; mas que promover y desarrollar el turismo internacional en sí, al construir la

infraestructura externa de acceso para el desarrollo industrial del país, el turismo se vería beneficiado por esta.

Las medidas concebidas para el fomento de esta actividad fueron de cuatro tipos:

1. Comunicaciones y transportes. Se consideró:
  - a) La construcción de nuevos caminos y el aumento de los servicios de ómnibus recomendando su conexión con los ferrocarriles;
  - b) En el servicio aéreo, el establecimiento de nuevas rutas y la multiplicación del número de aparatos así como el mejoramiento de los aeropuertos existentes y la construcción de otros nuevos;
  - c) Utilización de equipo moderno en ferrocarriles, conectándolos con las vías de Estados Unidos;
  - d) Restablecimiento del servicio regular marítimo entre puertos de Estados Unidos, Centroamérica y Sudamérica.
  
2. Alojamiento. Se consideró:
  - a) Apoyo a las sugerencias relativas a la libre importación de artículos que, no produciéndose en México, son necesarios para la construcción y financiamiento de hoteles;
  - b) Reducción de los impuestos sobre nuevos alojamientos destinados a turistas y establecimiento de un banco de crédito turístico con el objeto de facilitar la edificación, construcción y adaptación de hoteles, posadas y restaurantes (se decía que los casi 4200 hoteles que existían en el país, no bastaban para satisfacer la demanda de alojamiento del momento y era uno de los problemas que parecía inhibir la mayor afluencia de turismo hacia México).
  
3. Atractivos turísticos. Se consideró:
  - a) La conservación y el desarrollo del patrimonio turístico del país velando por la tradición arquitectónica nacional; la promoción de fiestas nacionales y las costumbres folclóricas, la música y la danza populares entre otras.
  
4. Capacitación. Se consideró:
  - a) El establecimiento de una escuela de capacitación técnica para la formación de personal especializado en la promoción turística y en la administración de hoteles y restaurantes.

### **1.3.2 ADOLFO RUIZ CORTINES Y LOS EFECTOS DEL TURISMO.**

Ruiz Cortines sin dejar de reconocer los beneficios económicos, observa fundamentalmente las repercusiones sociales que el desarrollo del turismo había tenido en otros países y que, en definitiva, no eran deseables de promover. De esta manera, durante su campaña como candidato a la presidencia en 1951, declaró en Mexicali, con intenciones y sitio bastante definidos: "... si bien me propongo consolidar tan importante fuente de riqueza, es necesario también que la actividad turística respete nuestras costumbres y principios éticos. Debemos moralizar los atractivos turísticos, orientándolos a un disfrute de nuestras bellezas naturales y a diversiones honestas del viajero. Es necesario proscribir el lucro que resulte de la comercialización del vicio, del halago a las bajas pasiones y de la presentación de un México mistificado. México tiene una historia auténtica como pocos países; es ésta la que debemos de mostrar. Tiene también en la actualidad las características de una gran nación moderna en acelerado desarrollo". (McDonald, 1981). Miguel Alemán y principalmente Ruiz Cortines, veían en el turismo una forma de lograr una integración nacional al afirmar los sentimientos de nacionalidad a través de esta actividad. Además se fomentó el afianzamiento del sentimiento de fraternidad nacional proponiendo cultivar el turismo nacional para la mejor integración de nuestra mexicanidad.

En esta época el turismo es considerado una actividad exclusiva de las empresas privadas, aunque se apoya a través de medidas concretas como es el FOGATUR fundado en 1956. Por esto Ruiz Cortines declaró el 1 de septiembre de 1957: "El desarrollo del turismo requiere una cooperación mayor de las empresas privadas. El gobierno auspicia y estimula estas actividades, que son propias de los particulares". (McDonald, 1981).

En el periodo que comprende de 1945 a 1958, por lo que se refiere al turismo internacional, se facilitó el trámite migratorio, implantándose la tarjeta de viajes múltiples, se reintegró, en 1953, el Consejo Nacional de Turismo y se promovió con mayor énfasis la construcción de infraestructura de acceso terrestre, creándose, en 1949, la Comisión Mexicana de Caminos que tenía como objetivo establecer un puente entre el sector privado y el público para resolver la vialidad del país. En 1951 se fortalece la carretera México-Acapulco y en 1952, se termina la carretera de cuota México-Cuernavaca la cual es la primera en el país de su tipo, administrada para 1956 por la sociedad anónima llamada Caminos y Puentes Federales de Ingresos, S.A. de C.V., antecedente de la actual Caminos y Puentes Federales (CAPUFE). En cuanto a la aviación comercial, esta se intentó expandir desde mediados de la década de los cuarenta, en 1947, se autorizó a empresas nacionales el establecimiento de

transportes trasatlánticos para que México pudiera comunicarse directamente con Europa. En cuanto a la hotelería esta se encontraba en manos de capital extranjero, la creación del FOGATUR cuyos objetivos eran auxiliar al inversionista nacional a desarrollar hoteles "para que el mexicano pueda ser, con el tiempo, propietario en buena porción de esta actividad". La realidad fue que los empresarios tenían que invertir recurriendo a las instituciones para cubrir sus necesidades de capital de trabajo. Para 1958 la inversión en esta rama se encontraba concentrada en el Distrito Federal con 32.7% de los hoteles y 27% en la inversión total del país, en Guerrero, concretamente Acapulco se concentraba el 6.6% del hospedaje total y el 11.3% de la inversión total del país. (Jiménez, 1993)

### **1.3.3 LOS PRESIDENTES ADOLFO LÓPEZ MATEOS Y GUSTAVO DÍAZ ORDAZ Y EL TURISMO COMO UN DESARROLLO MÚLTIPLE.**

En Enero de 1960, López Mateos declaró en Río de Janeiro "Para México, el turismo es una de las fuentes fundamentales de ingresos de divisas; pero nosotros no lo enfocamos exclusivamente desde ese punto de vista económico. Para nosotros, el turismo tiene, además, el sentido del acercamiento entre los pueblos. Nos esforzamos porque el turista en México tenga una noción completa de los que ha sido la historia de México y nuestras costumbres. Hemos procurado mejorar la calidad de los que se ofrece al turista; le brindamos museos, nuestras exposiciones, nuestra danzas y la expresión de lo que somos, porque estimamos que el turismo no debe fincarse en fines de explotación y vicio, sino fundamentalmente en un concepto más elevado que crea lazos culturales y una mejor comprensión entre los pueblos". (McDonald, 1981).

Gustavo Díaz Ordaz continuó con este concepto de la política turística, declarando en 1964, "el turismo no debe verse ya solo como negocio en el mundo, sino como un medio para que los hombres se conozcan y comprendan; comprensión que es tan necesaria en estos momentos"; (McDonald, 1981). Sin olvidar que estas declaraciones estaban inmersas en la tensa situación mundial por la Guerra Fría. Pero ante estos planteamientos se demostró que en muy pocas ocasiones el turismo es un buen vehículo para la comprensión de las culturas, dado que las condiciones y forma en las que el turista realiza el viaje influye mucho en la visión que pueda generarle su visita.

López Mateos durante su campaña presidencial de 1958 declaró en Acapulco, el centro turístico más importante de México para el turismo internacional en ese momento: "Para Acapulco, la riqueza está en el mar; el turismo constituye ahora la más importante actividad económica de la

ciudad y del estado... Sin embargo, no debemos encomendar solamente al turismo el desarrollo económico de ninguna región del país". (McDonald, 1981).

Por su parte Díaz Ordaz, cuyo mandato coincide con el auge de la promoción internacional del turismo, declaró "Hemos de poner un especial interés en el fomento y desarrollo del turismo, por dos razones fundamentales: una, que en esta tarea vamos a ayudar a muchos hermanos mexicanos a lograr una mejor posición económica o a obtener empleo donde puedan ganar el propio sustento; y otra, porque el turismo es una industria que devuelve a México aceleradamente, en forma rápida, las inversiones razonables, inteligentes, que México haga para fomentarlo, y al devolverlo en bienes económicos, aparte de prestarle los servicios morales a su pueblo, contribuye en forma muy eficaz, a mantener el equilibrio de la balanza de pagos y la cotización de nuestra moneda, que es base además para mantener la estabilidad de los precios y no afectar la economía de los mexicanos". (McDonald, 1981).

Tanto Adolfo López Mateos como Gustavo Díaz Ordaz, fundamentaban el turismo sobre la base de la promoción de las costumbres y el folclor, así como la arquitectura y artes nacionales; en 1960, se realiza el inventario de recursos turísticos que se aplicaría con el primer Plan Nacional de Turismo de México en 1962. Tenía por objetivos mostrar las tradiciones y la historia principalmente, mejorar los medios que posibiliten al turista el viaje, así como tratar de crear una impresión favorable de lo que se observa en el lugar visitado. De esta manera, los programas específicos que se contemplaron fueron:

1. Ampliar la red nacional de caminos;
2. Mejorar y construir obras públicas (drenaje, alumbrado, pavimentación) en algunas ciudades receptoras de turismo;
3. Remodelación, estudio y recuperación de zonas arqueológicas, así como de monumentos arquitectónicos coloniales;
4. Establecer una política hacendaria que incluya a la rama hotelera en las actividades de fomento, lo que significa una mejor canalización de los recursos bancarios.

Las obras consideradas en este plan, que se realizaron en Acapulco fueron el inicio de la carretera Acapulco-Zihuatanejo, la mejora y acondicionamiento del Aeropuerto Internacional de Acapulco para la entrada de los nuevos jets de pasajeros, en cuanto a los recursos históricos se remodela arquitectónicamente el Fuerte de San Diego.

También desencadenó el aumento de hoteles en el país donde en 1964 los estados que concentraban el 50% de los cuartos eran Guerrero (básicamente Acapulco) con 9.7%, Distrito Federal 20.4%, Jalisco 7.6%, Tamaulipas, 5.0% y Veracruz 7.9%. Para 1970 serían 9 los estados con más de 4 mil cuartos Baja California Norte 5.7%, Chihuahua 4.6%, Distrito Federal 17.1%, Guanajuato 3.8%, Guerrero 9.3%, Jalisco 8.1%, Michoacán 4.7%, Tamaulipas 4.5% y Veracruz 8.7%. Se pasó de 92,954 cuartos en 1964 a 130,891 en 1970; los visitantes extranjeros en ese periodo se concentraban en seis ciudades: Ciudad de México 37%, Acapulco 19.3%, Guadalajara 7.4%, Mazatlán 4.9%, Monterrey 7.4% y Veracruz 1.5%. (Jiménez, 1993).

Para las XIX Olimpiadas de 1968, el gobierno mexicano expresa que la inversión que se realizará en infraestructura, no redituará en un beneficio económico, en cambio tendrá un gran impacto en la promoción de México en el mundo y le dará prestigio. Estas Olimpiadas se realizaron siempre con la filosofía de dar a conocer las costumbres nacionales y el folclor afianzando la imagen de México como un país cosmopolita.

En 1969, el presidente Díaz Ordaz declaró ante el Congreso de la Unión: "Habrá de iniciarse en breve la ejecución de un importante programa de infraestructura turística, configurado bajo un enfoque integral, que tienda a robustecer el desarrollo de importantes regiones del país. No persigue únicamente la obtención de mas divisas, sino también el mayor aprovechamiento de los recursos naturales y mejoras efectivas en los niveles de vida de la población" (McDonald, 1981). El programa planteado fue el Plan Quinquenal de Desarrollo Turístico 1969-1973, que comprendió la construcción de aeropuertos, carreteras, marinas, introducción de agua potable, energía eléctrica y servicios turísticos; con el financiamiento de créditos del Banco Mundial y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). A finales de este periodo inicia la planeación de los centros turísticos costeros como Cancún e Ixtapa.

#### **1.3.4 LUIS ECHEVERRÍA ÁLVAREZ Y EL TURISMO COMO FACTOR DE DESARROLLO REGIONAL**

En su primer informe de gobierno declaró que el "turismo es generador muy importante de divisas; junto con las transacciones fronterizas superó casi en 10% el valor total de nuestra exportación de mercancías. Ello explica la decisión de reforzar una infraestructura sobre la cual se construyan nuevos centros de población planificados, que permitan atender a un mayor número de turistas y crear nuevas fuentes de empleo para los habitantes de regiones poco favorecidas, como la Península de Yucatán y nuevas zonas de las costas de Guerrero y Nayarit". (McDonald, 1981).

La política que Luis Echeverría tiene en el sector se resume así:

1. Trató de integrar a los campesinos a la actividad turística como medio de lograr la diversificación de las actividades que tradicionalmente les han ocupado. Éste es también un requisito indispensable para las expropiaciones de terrenos ejidales que se realizan en Nayarit para propósitos turísticos y que pretendió básicamente: integrar el desarrollo turístico de Puerto Vallarta con el de Nayarit.
2. Trató de corregir los grandes problemas que sufre Acapulco, a partir de la replanificación del puerto (Plan Cumbres de Llano Largo y Plan Acapulco) y de la reasignación de usos del suelo en el trazo urbano de la ciudad; paralelamente se planificó el centro turístico de Ixtapa que serviría como válvula de escape para Acapulco y que estaba planeado, como una alternativa de aquél para las corrientes de turismo nacionales e internacionales. Con el plan de Ixtapa, el problema de Acapulco es declarado como de difícil corrección por la anarquía del crecimiento y otros graves problemas a los que se tiene que enfrentar (creciente contaminación, falta de agua potable, y otros tanto de carácter urbanístico como social). Consciente de esa problemática, Echeverría declaró refiriéndose al Puerto:

“Existen dos Acapulcos: el del brillo y esplendor que da el gran gasto del turista nacional y extranjero y el de las colonias, en el gran anfiteatro de los montes que rodean a la ciudad, en donde no hay servicios municipales y en donde la presión demográfica es muy grande y, así, política, sociológica y económicamente debemos de estimarlo, y no pensando en factores subjetivos o en la supuesta maldad de los invasores, sino en razones socialmente observables, han motivado que a lo largo de los años, ejidos, propiedades particulares, propiedades de la Nación, sean invadidas por familias de individuos que trabajan, en su mayoría, en la industria turística o en negocios que de ella derivan.

Hemos instalado una oficina que revisa el plan de Acapulco, que está haciendo en firme los estudios para regularizar la tenencia de tierra en ese segundo Acapulco, en donde hay muchos aspectos de vida infrahumana, a efecto de que sus habitantes sean los legítimos propietarios de los pequeños lotes que ocupan y puedan pagar — porque tienen generalmente capacidad de pago, aunque sea un poco modesta— contribuciones y servicios municipales, que habrá

que organizarlos". (McDonald, 1981). Así la Ciudad Renacimiento, en 1981, es también resultado de estos primeros intentos.

3. Le dio cauce legal a la inversión extranjera en lugares donde, hasta ese momento, era anticonstitucional. De esta manera se crean fideicomisos, que pueden expedir certificados de participación inmobiliaria con el objeto de tener seguridad para que el país pueda desarrollarse en las costas y en las fronteras. La orientación de esta política destacó la creación de alojamiento necesario para recibir al turismo extranjero y nacional de altos ingresos, fundamentalmente.
4. Con los macroproyectos de tipo turístico, se intentó crear polos de desarrollo regional que permitieran integrar grandes zonas del territorio nacional aisladas del desarrollo económico, este es el caso de Quintana Roo y Baja California Sur. (Jiménez, 1993).

### **1.3.5 JOSÉ LÓPEZ PORTILLO Y LA CRISIS EN EL TURISMO**

La situación económica internacional se vio agravada a la mitad del decenio y el voto antisionista de México en las Naciones Unidas agravó aún más la crisis del sector turístico que ve descender significativamente la corriente de viajeros; a pesar de la importante cantidad de recursos públicos destinados a esta actividad. Ante esta situación José López Portillo apuntó: "Desde 1975 ha decrecido nuestra participación en el turismo internacional. La recesión mundial, las campañas contra México, descuidos administrativos, la calidad de los servicios y los costos, contribuyeron a tal situación".

La promoción que se había hecho era para ampliar y diversificar la planta instalada de turismo, y los beneficios económicos que acarrearía, este sector. Se requería para aliviar la situación que atravesaba el país, dado que la industria petrolera aún no se encontraba en posición de explotar grandes volúmenes.

Por esta razón se consideró que el turismo sería un instrumento para aliviar, de manera rápida y a corto plazo la situación, lo que significaría que, a largo plazo, dejaría de considerarse como un instrumento importante de la estrategia del sector externo de la economía. Declaraciones como la siguiente dan pie a la política que se siguió durante su gobierno, en abril de 1977 en el Palacio Nacional declaró: "...de todas las posibles fuentes de ingresos que requerimos para balancearnos, sólo dos, fundamentalmente, nos producen resultados a cortísimo plazo: el turismo y la agricultura. . . Si

impulsamos —se está recomendando aquí por muchos—, el turismo en el cortísimo y mediano plazo, concurremos a resolver nuestro problema de modo fundamental.” (McDonald, 1981).

5. En enero de 1974 se publica la Ley Federal de Fomento al Turismo abrogándose en 1980 durante el periodo Portillista por la Ley Federal de Turismo a partir de ahí se dispone a la fusión del Fideicomiso de Inversión en Infraestructura Turística (INFRATUR) y el Fondo de Garantía para el Turismo (FOGATUR) en el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), (Jiménez, 1993). También en el mismo periodo y en base a esta ley se crea en diciembre de 1974 la Secretaría de Turismo, que realmente empieza a funcionar en 1976, con las siguientes funciones:
  - Dirigir la política turística de México como Secretaría de Estado;
  - Coordinar el sector turístico constituido por las entidades paraestatales (Consejo Nacional de Turismo, FONATUR, Nacional Hotelera, Centro Acapulco, y diversos fideicomisos);
  - Presidir la Comisión Intersecretarial Ejecutiva de Turismo. (IMIT, 1981)

Este sería un cambio importante por el significado del reconocimiento del turismo como un sector de relevancia para la economía del país, al cual se requería apoyar con una institución orgánica que tuviera funciones de políticas rectoras para la actividad.

### **1.3.6 EL TURISMO NEOLIBERAL Y LOS PRESIDENTES DEL NUEVO SIGLO**

Finalmente, el presidente Miguel de la Madrid Hurtado, en su Primer Informe de Gobierno, se refirió al turismo como: “La importancia del sector turismo en el desarrollo económico y social, radica en su capacidad para captar divisas, generar empleos productivos, contribuir al desarrollo regional equilibrado, estimular a gran parte del resto de los sectores económicos y fortalecer la identidad cultural de nuestro pueblo”, en su periodo presidencial FONATUR desarrollo el CIP de Huatulco. (McDonald, 1981).

Los demás aspectos de la política turística son referidos a cuestiones regulatorias (tarifas, definición de categorías de alojamiento y búsqueda de protección y auxilio al turista, que por los demás, han tenido un impacto polivalente en la industria). Las variantes para el segundo lustro de los ochenta se establecerían en función de la filosofía económica del neoliberalismo, que modificaría el comportamiento estatal en los sectores económicos, incluido el turismo. Las variables básicas continúan sin cambio

y obedeciendo al mismo criterio fundamental ya que los personajes que influyen en la política turística son los mismos desde los años setenta.

Carlos Salinas expresaría en el siguiente periodo presidencial (1988-1994) un concepto similar a los de sus antecesores afirmaba que "...para obtener más divisas, empleo y equilibrio regional, podemos y queremos ser una potencia turística mayor". Los instrumentos básicos de la política turística del país fueron solo dos:

1. Promoción y publicidad que divulga los recursos naturales y de instalaciones tanto en el país como en el extranjero, y
2. Promoción del desarrollo de infraestructura, incluidas la oferta de nuevos centros turísticos y la nueva oferta hotelera, aunque en este sentido se verifica un cambio muy importante que se refiere a la disminución de las líneas de crédito y a la casi desaparición de los créditos preferenciales. (Jiménez, 1993).

En los últimos gobiernos desde el Lic. Ernesto Zedillo (1994-2000) impulsó la zona de Los Cabos en Baja California Sur con el apoyo de planes sectoriales turísticos en toda la región financiados por el FONATUR. El Lic. Vicente Fox (2000-2006) combina el proyecto turístico anterior con el proyecto del Mar de Cortés desarrollado por FONATUR, donde la llamada Escalera Náutica constaba de 24 marinas desde el Ensenada en Baja California hasta Puerto Vallarta en Jalisco, proyecto administrado por una empresa paraestatal subsidiaria de FONATUR llamada Singlar. El proyecto Mar de Cortés incluyó además la creación de un plan sectorial turístico para Las Barrancas de Cobre en el Estado de Chihuahua.

El Lic. Felipe Calderón (2006-2012), trata de reestructurar el proyecto del Mar de Cortés con la Riviera Nayarita, proyecto que pretende el desarrollo turístico del estado, ayudado en parte por los proyectos desarrollados parcialmente en los periodos presidenciales anteriores. Demostrando que la premisa del sector turístico nacional planificado gubernamentalmente, no ha sido la de buscar la eficiencia y productividad del sector, a pesar que los lineamientos dominantes del discurso presidencial actual son la austeridad, racionalidad y disciplina presupuestal; también, la búsqueda de la desconcentración y la participación social, el desarrollo regional y el urbano.

Las políticas en relación a las líneas de crédito actualmente han dejado de ser blandas y preferenciales, para situarse en el contexto general del mercado de dinero y variando según sea el los cambios financieros nacional e internacionales.



## CÁP. II DESARROLLO URBANO Y DEL TURISMO EN ACAPULCO

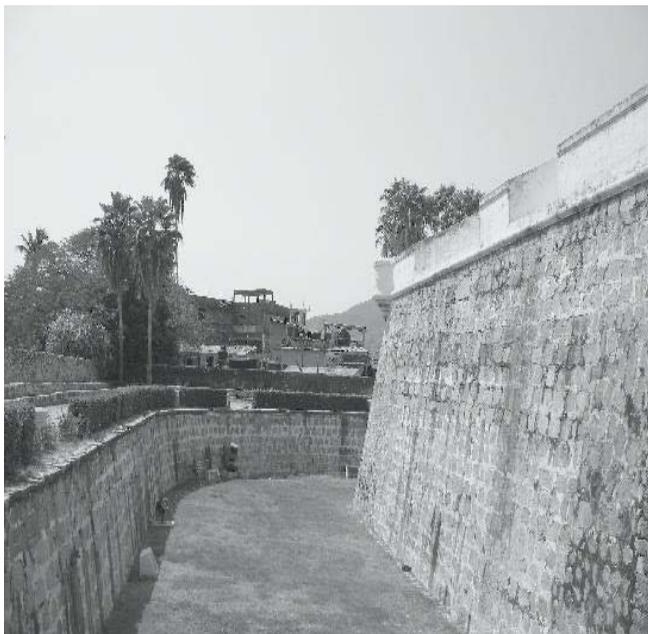
El desarrollo del puerto turístico de mayor importancia durante el siglo XX, tiene varias aristas, algunas de ellas son injusticias que padecieron los campesinos al expropiárseles las tierras que habían adquirido gracias a la Revolución Mexicana y el reparto agrario. Además la creación de una infraestructura para recibir una mayor cantidad de visitantes a Acapulco y el juego de intereses de particulares, presidentes, gobernadores y empresas extranjeras, que se conjugaron en formación del Centro Turístico de Acapulco.



*Plano de Acapulco en 1930 realizado por la Oficina de Obras Hidráulicas de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*

## 2.1 LOS INICIOS

La ciudad de Acapulco caracterizada como el principal centro turístico del país, ha venido actuando como polo de atracción de población, especialmente para la región sur y en particular para el estado de Guerrero. Desde hace 354 años, poco tiempo después de la conquista española, el puerto adquirió importancia, al grado que en 1626 se le otorgó el título de ciudad con el nombre de ciudad de los Reyes gracias al comercio recibido por la Nao de China (FIDACA, 1980). Más de siglo y medio habría de pasar hasta el año 1799, cuando el Rey Carlos IV concedió de nuevo esta distinción, refrendándole la categoría y el viejo nombre, con el que se le conocía. Acapulco se caracterizó por ser un sitio en donde se daban constantes batallas, pero posterior a 1815 Acapulco no volvió a ser escenario de importantes acciones militares.



*Fuerte de San Diego terminado en 1783 fue lugar de múltiples batallas a lo largo de la historia.*

Consumada la Independencia e interrumpido el intercambio comercial con el oriente, Acapulco pasó a un segundo plano en la vida del país. Dos acontecimientos son capitales para la historia del puerto, durante el inicio de la vida Independiente de México. Gracias a la revolución iniciada en Ayutla en 1854, que culminó con la promulgación de la constitución de 1857, la cual se establecía, dos importantes cambios en las estructuras del país: la separación definitiva entre la iglesia y el estado. El segundo, la erección del estado de Guerrero, formado con el territorio que pertenecía al estado de México y con fragmentos de los estados circundantes de Michoacán y Puebla (Alessio, 1932).

El resto del siglo transcurrió en relativa calma para el país y esto fue menos cierto para Acapulco. Pero esa calma no era sino el acumular de fuerzas que habrían de estallar violentamente. El último gobernador electo del estado de Guerrero antes de que comenzara la contienda revolucionaria fue Damián Flores (gobernó entre 1907 y 1911) quien dispuso en forma anticonstitucional, que la carretera de Iguala a Chilpancingo y Acapulco fuera hecha con la mano de obra de los presidiarios. Este sistema reeditaría

jugosas ganancias a los contratistas, pues gozaban del apoyo y protección del gobierno, pero habría que añadir la brutal explotación de esos trabajadores y lo injusto de la situación. Al igual que en el resto del país, en Guerrero, estaban muy mal repartidas las riquezas.

El 1 de mayo de 1910 fue inaugurada la carretera Iguala-Chilpancingo por el presidente Gral. Porfirio Díaz. El gobierno acometió la tarea de llevarla hasta Acapulco; el 13 de junio de 1910 don Jacobo Harootian celebró un contrato con el gobierno del estado para responsabilizarse de la construcción del camino Chilpancingo - Dos Caminos; por parte del gobierno firmó los documentos el Licenciado Silvano Saavedra, en su carácter de secretario general.

El camino de Chilpancingo a Dos Caminos ya tenía un avance hasta Petaquillas; este tramo se construyó durante la administración de Manuel Guillén. El señor Harootian solo ejecutó algunas modificaciones para simplificarlo. El 15 de septiembre de 1910 se entregó el camino a Petaquillas como parte de los actos con los que se celebró el primer centenario de la Independencia nacional. Las labores se tuvieron que suspender poco tiempo después, al llegar la revolución a estas tierras. En noviembre de 1910, el gobierno federal, firmó un contrato con el señor Jesús Urías, a quien se le encargó el tramo Dos Caminos - Acapulco. El documento integrado por 13 artículos explicaba las condiciones técnicas que debía cubrir el concesionario (Salgado, 2002). En este caso no se avanzó un solo metro, porque las condiciones no lo permitieron, sobre todo porque la lucha armada se prolongaría por muchos años.

La actividad económica estaba estancada, y por eso, escaseaban los empleos. El panorama era desolador por la extrema pobreza, aunque el latifundismo era menos agobiante, que en otras ciudades del país, en virtud de las condiciones de topografía, demografía y otros factores.

El primero en levantarse en armas fue Julián Blanco en 1911, posteriormente la caída del puerto vino a consolidar el triunfo de la revolución. Con el triunfo de Madero, la calma volvió al país. Toda la actividad económica de la costa chica y de la costa grande era controlada por tres compañías españolas en forma tan absoluta, que Acapulco parecía haberse estancado en los tiempos del virreinato o bien cuando se inició la guerra de Independencia.

En los años revolucionarios se presentaron varias batallas en la zona, Acapulco fue uno de los puntos importantes para los estrategas revolucionarios pero el puerto siguió en un estancamiento. Hasta finales de los años veinte durante el gobierno del Gral. Plutarco Elías Calles, se culminó la construcción de la carretera de México a Acapulco el 11 de noviembre de 1927, que trajo consigo una serie de nuevos efectos en la ciudad. Esta carretera fue construida con el apoyo de los soldados



*Túnel de la carretera México-Acapulco a la Altura del Cañón del Zopilote, foto de 1931.*

escuderistas<sup>1</sup> a quienes su jefe (Juan R. Escudero) les inculcó que esa era la manera de acabar con el control económico y político que sobre el puerto ejercían ciertas familias españolas. La carretera puso al descubierto las bellezas naturales de la Bahía de Santa Lucía, dando lugar a un incipiente turismo nacional. Esta vía de comunicación incluía largos tramos de terracería y se pavimentó por completo hasta 1936.

El incremento del automóvil en las clases medias y la burguesía mexicana permitieron tanto a nacionales como a extranjeros descubrir las bellas playas de Acapulco. Este descubrimiento comenzó a movilizar, de nuevo, la vida de la ciudad, de tal manera que en 1928 disponía de un campo de aterrizaje sobre la Playa Hornos y fue hasta 1930 que se construye el Aeropuerto León González en Pie de la Cuesta. Sin embargo, la estructura urbana y los servicios correspondientes eran primarios; la actividad turística era limitada y la fisonomía de la Bahía apenas cambió.

Las primeras construcciones turísticas se edifican en 1934 sobre la península de las playas que fue la zona pionera en desarrollarse para el turismo. Gran parte de esas construcciones las inician norteamericanos que arriban a Acapulco por vía marítima, en la década de los treinta se construyen los primeros grandes hoteles como el América, Flamingos, Papagayo, etc.

---

<sup>1</sup> Movimiento encabezado por el Partido Obrero de Acapulco, que recién estrenada la Constitución de la República de 1917, un vigoroso movimiento popular formado alrededor de las ideas magonistas (Flores Magón) y dirigido por Juan R. Escudero y sus hermanos impulsado por la demandas populares insatisfechas, levantan demandas económicas y políticas bastante razonables, como salarios justos, jornadas de ocho horas, reparto de tierra y democratización de la estructura política. El movimiento escuderista (en la elección municipal de ese tiempo ) logra ganar el ayuntamiento del puerto y una diputación, sin cuestionar los fundamentos del poder, impulsa una reestructuración a fondo del gobierno municipal y una serie de obras, la más importante es la carretera México-Acapulco.



*Hotel Oviedo en el Acapulco Tradicional, típico ejemplo de las construcciones de 1930.*

La inquietud de planificar el medio urbano en sus aspectos físicos, económicos y sociales se manifiesta en acciones ejecutadas desde la época de los gobiernos de Álvaro Obregón, Plutarco Elías Calles y Lázaro Cárdenas, cuando se formulan los primeros proyectos con el propósito de estructurar su funcionalidad urbana. Si bien no existía una clara visión del fenómeno global, sí existía un esquema intrínseco de planeación. En este periodo, el presidente Cárdenas, con gran visión de la problemática nacional y sus perspectivas de solución, nombró una comisión mixta para determinar las necesidades más urgentes de mejoría del puerto de Acapulco. Dicha comisión, a través de las investigaciones que realizó, consideró indispensable proteger debidamente las obras realizadas para proveer de agua dicha población. Para lograrlo el presidente Cárdenas dispuso poner en veda todas las vertientes en que se encontraban las obras de captación de manantiales y los canales de aguas de la ciudad. Además dispuso como indispensable desarrollar un amplio programa forestal, en todas las vertientes de las serranías que rodean el puerto de Acapulco.

Con ese propósito, se decreto a las zonas altas del Anfiteatro el 23 de diciembre de 1936, zona protegida y vedada. Posteriormente, la llegada cada vez más de visitantes demandaría nueva infraestructura turística, surgiendo así un inusitado auge económico que obligaría a la reestructuración de calles, barrios, servicios y zonas habitacionales. La fisonomía de la ciudad va modificándose. El viejo casco urbano concentraba hasta los años treinta, en torno al área del zócalo, las funciones políticas, administrativas y comerciales como las zonas residenciales y barrios populares. Pero a partir de los años cuarenta, esta estructura básica comienza a transformarse, surgen los primeros fraccionamientos de Caleta, la Quebrada, los Hornos, la zona residencial de Costa Azul y la colonia Progreso.

El autor principal de los cambios en la estructura urbana del puerto fue el presidente Miguel Alemán Valdés y sus colaboradores, especialmente Melchor Perrusquia, por medio de la Junta Federal de Mejoras Materiales creada en 1945, la cual era un canal de inversión federal en infraestructura urbana, donde también participaron arquitectos e Ingenieros como Enrique Pasta, Francisco Rivas, Galarza de la Peña y otros. Dicha Junta retomó, las obras de saneamiento y alumbrado inconclusas desde 1929, que se iniciaron bajo la presidencia, de Portes Gil. Sin embargo, la dinámica de población rebasó estos incipientes intentos de planificación de la ciudad y aparecieron las primeras colonias populares.

En 1946, la Junta Federal de Mejoras realizó los primeros cortes de roca para adecuar sobre un trazo definitivo la vía carretera (la actual Costera Miguel Alemán). En la península de Tlacopanocha, fue necesario rebanar el cerro de la Pinzona y sustituir el camino que conducía a las playas de Caleta, que originalmente subía y rodeaba dicho cerro para dejar uno nuevo casi al nivel del mar. Cerca del Farallón del Obispo, se realizaron otros cortes en el lugar conocido como La Piedra Picuda, frente a la Playa Condesa.

Fue finalmente inaugurada por el presidente Miguel Alemán Valdés, en presencia del entonces gobernador de Guerrero (1945-1951) Baltazar R. Leyva Mancilla, la noche del 28 de febrero de 1949 al conectar el switch de alumbrado público que iluminaría por primera vez desde el Fraccionamiento Caleta hasta el Morro Grande (Farallón del Obispo), en el actual tramo de la Glorieta de la Diana Cazadora del puerto.

También se trasladó el viejo aeropuerto fuera de la bahía y se inició la construcción de la Carretera Federal 95, México-Acapulco (conocida ahora como "carretera vieja" o "libre" hacia Acapulco), así a través de estas medidas, vinculado al crecimiento de la ciudad de México, repercutieron en el desarrollo de las condiciones para la expansión de este centro urbano.

En ese mismo año, mediante una Invasión de terrenos baldíos dirigida por María de la O, se constituye la colonia Progreso y más tarde obligan a la Junta Federal de Mejoras materiales a urbanizarla. La segregación socio espacial de estas colonias respecto a la ciudad era manifiesta. Las precarias condiciones del habitante y la carencia del equipo de mantenimiento colectivo, en particular de drenaje tanto pluvial como de aguas negras, afectaron el medio ambiente turístico y en especial las aguas de la bahía (Jiménez, 1998). Con el despegue del turismo se empiezan a presentar los problemas urbanos.

### 2.1.2 LA INCORPORACIÓN DE SUELO URBANO

La transformación que sufrió la vieja ciudad y la construcción progresiva de residencias y hoteles, no hubieran sido posibles sin la política que se adoptó frente al insumo básico de todo desarrollo urbano y turístico, es decir, la tierra, especialmente la cercana a las playas. Excluyendo su zona federal (la cual, según la Constitución Política, es propiedad de la nación), en Acapulco, como en la mayoría de las ciudades mexicanas, la tierra próxima a la ciudad era en gran parte, pero no exclusivamente, ejidal. Su uso fundamental era agrícola pero esta finalidad productiva fue perdiendo importancia, para los interesados en el desarrollo turístico del puerto, frente a las ganancias que se podían derivar de su utilización como suelo urbano.

La incorporación de tierra urbana mediante las expropiaciones ejidales o particulares, tenía que ser justificada por causas de utilidad pública. En este caso el argumento fue el tratar de facilitar la actividad turística de la cual supuestamente se derivarían beneficios a la ciudad y al conjunto de la población. Bajo esta premisa, desde 1928 el ayuntamiento pone a la venta a precios muy bajos y regala a los vecinos más "distinguidos" los terrenos del antiguo ejido colonial (Martínez, 2003).

De hecho la urbanización moderna de Acapulco se inició con un proceso que combina las inmigraciones campesinas y las expropiaciones de terrenos de los pobladores nativos. La finalidad era obtener mano de obra barata y terrenos frente al mar, utilizados primero por la burguesía burocrática empresaria gobernante y después por las multinacionales del turismo. A partir de 1929 y como resultado de la reforma agraria que dotaba de tierras a los campesinos que carecían de ellas, comienza en el municipio de Acapulco, al igual que en el resto del país, el reparto de tierras: En ese entonces se creó el primer ejido, el de Tres Palos. Sin embargo, el incremento de la actividad turística del puerto en muy poco tiempo iba a determinar la expropiación de un gran número de ejidos ubicados en las cercanías de Acapulco. En los años treinta, fueron expropiados los terrenos del litoral en donde se establecieron varios hoteles y el fraccionamiento Magallanes.

En 1932, el gobierno estatal del General Castrejón expropia todos los terrenos del litoral de la Bahía denominado Las Huertas, desde el Fuerte de San Diego hasta la Playa de Hornos, donde se encontraba el hotel Papagayo. Los terrenos que ocupaba este último fueron vendidos por el gobierno a un precio de tres pesos el metro cuadrado al entonces Secretario de Comunicaciones Gral. Juan Andrew Almazán, quien en

sociedad con el presidente Pascual Ortiz Rubio (1930-1931), formaron la Compañía Impulsora de Acapulco<sup>2</sup>. A cuyo favor se realizaron dichas expropiaciones, habiéndose indemnizado a sus antiguos poseedores a razón de veinte centavos el metro cuadrado y no a tres pesos. Este antecedente motivo años después convenios lucrativos a base de operaciones forzadas, hechas posibles con obvias presiones de las autoridades, que desposeyeron ilegalmente al municipio por parte del Gral. Andrew Almazán y a los particulares de gran parte de sus respectivos patrimonios privados y comunales (Martínez, 1999).



*Playa de Hornos durante la Semana Mayor de 1934, sobrevolada por uno de los aviones de esa época.*

De este conjunto de operaciones discutibles se pueden mencionar la del cerro del Vigía y la de un millar de hectárea adquiridas por la empresa Eureka S.A., propiedad de Manuel Suárez, quien llevó a cabo un ruidoso convenio con el gobernador Gerardo Rafael Catalán Calvo (1941-1945). El poco respeto a la

soberanía estatal, solo existía en la constitución, lo cual hizo posibles en todas las épocas el mal uso de la ley pues mal cubrieron el aspecto legal en tan lamentables operaciones, en las que participó también la Junta Federal de Mejoras Materiales. En cuanto a la Playa Hornos, el gobernador Adrián Castrejón decretó la expropiación de 90 hectáreas de la Playa Hornos por causa de utilidad pública, el 26 de enero de 1931. Sin embargo, unos años después vende esa tierra a la Compañía Impulsora de Acapulco para que sea ella la que realice los supuestos mejoramientos urbanos. (Martínez, 1999).

---

<sup>2</sup> Empresa privada creada a partir de una visita a Acapulco del Presidente Pascual Ortiz Rubio en 1930, en la cual ordena al Gral. Juan Andrew Almazán organizar una compañía por acciones, con accionistas como el Gral. Lázaro Cárdenas, Pascual Ortiz Rubio, Gral. Joaquín Amaro, Gral. Adrián Castrejón, Emilio Azcárraga y Luis Montes de Oca. Y quedando después de 1932 como único dueño el Gral. Andrew Almazán. (WILKIE, 1974)

El gobierno del estado entregó a la Compañía Impulsora de Acapulco un certificado de haber cumplido los compromisos, es decir, construir escuelas, urbanizar la zona, crear un campo deportivo, un mercado y un hotel. Para lo cual se comprometió a invertir cien mil pesos anuales por cinco años. En realidad solo entregó cuarenta mil pesos para un rastro, una escuela y un hotel construido para su propio beneficio. En 1945 la empresa vendió los lotes a noventa pesos el metro cuadrado, siendo que los adquirió a diez centavos el metro, un claro ejemplo de plusvalía territorial.

El ejido de Icacos fue creado el 3 de junio de 1937 con 762 hectáreas consideradas entonces como terrenos federales. No bien habían transcurrido tres años, cuando, el mismo presidente Lázaro Cárdenas, en uno de sus últimos acuerdos agrarios, el 9 de noviembre de 1940, expropia el ejido con 76 hectáreas para destinarlas al departamento de Educación Física de la Secretaría de Educación Pública, encabezada por el Coronel Ignacio Beteta. Sin embargo dicho departamento, pretextando que no tenía recursos para montar las Instalaciones deportivas, vende esas hectáreas al Club Deportivo Acapulco (Martínez, 1999).

El valor de esas 76 hectáreas fue de 24 mil pesos, pago que se haría a los ejidatarios en maquinaria, construcciones y cercamiento de alambre, condición que no fue cumplida. El Club Deportivo resultó ser la empresa fraccionadora de la familia Azcárraga, propietaria de hoteles y fraccionamientos, en compañía del Presidente Miguel Alemán, quien a su vez, por intermedio de una compañía suya, la Compañía de Terrenos de Acapulco S.A., adquirió la mayoría de los lotes. Es por ello que no les resultó difícil lograr la autorización oficial para vender los terrenos, pues para ello regalaron terrenos a varios funcionarios y al Banco de México para que construyera un Club de Golf para sus empleados, que con el tiempo quedó en poder de la gente con más recursos en Acapulco.

Por lo que respecta a las expropiaciones de Caleta y Caletilla, en los documentos analizados se menciona que el apoderado legal de la señora Bárbara Margarita Riccardi Romagnoli esposa del Gral. Maximino Ávila Camacho, llega a Acapulco para tratar asuntos relacionados con la concesión del 11 de agosto de 1942 para explotar los predios de las playas de Caleta y Caletilla, zona federal que abarcaba una extensión de 12,600 metros cuadrados. En la zona federal existían puestos de comerciantes a los que se les retiraron los permisos. La señora Riccardi se comprometió a ejecutar obras de ornato según un convenio que firmó con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, administradora de esos terrenos y cuyo ministro de esa época era su esposo el Gral. Maximino Ávila Camacho. Sin embargo, los antiguos concesionarios se negaron a retirarse de la zona y los pequeños comerciantes de Caleta son desalojados por la

fuerza en mayo de 1945. La Junta Federal de Mejoras Materiales de la cual estaba al frente el Señor Melchor Perrusquía, informa que tomó posesión de un predio de Caletilla para construir un centro recreativo, dentro de un plan de remodelación de Acapulco, La expropiación fue decretada por el presidente Manuel Ávila Camacho (1940-1946) quien comisionó al Arquitecto Carlos Contreras para dirigir las obras.



*Semana Santa de 1940 en Caleta y Caletilla.*

Paralelamente se informa que el Secretario de Hacienda el Lic. Eduardo Suárez (1935-1946), anunció que recibieron un préstamo por ciento cincuenta millones de pesos por parte de Estados Unidos para urbanizar Acapulco, que se pagará en un periodo de 30 años con intereses de 2% anuales con los que el Hotel Las Américas, para traer enfermos de la Segunda Guerra Mundial.

El segundo golpe a la integridad del ejido de Icacos ocurre el 17 de enero de 1945. Un decreto presidencial entrega siete hectáreas a Petróleos Mexicanos, mismas que después utiliza la Secretaria de Marina para instalar la base naval de Icacos. Finalmente el 24 de diciembre de 1946, se decreta la permuta total de los ejidatarios y sus 685 hectáreas y 92 áreas restantes, a favor de la Compañía Constructora Rural S.A., con un capital social de cien mil pesos, cantidad insuficiente para afrontar los compromisos adquiridos. Sin embargo, debido a que el promotor fue el Gral. Gilberto Limón, Secretario de la Defensa Nacional, en la administración del Presidente Miguel Alemán le dio trámite rápido para completar el despojo (Gómez, 1976).

La compañía debería entregar como compensación a los ejidatarios lo siguiente: 222 hectáreas de riego en el municipio de Tecpan, una casa para cada uno de los 36 ejidatarios, una escuela con cuatro aulas y diez mil pesos a cada uno de los 36 ejidatarios. Una vez desalojados los ejidatarios, se forma la colonia Costa Azul, donde cada metro cuadrado cuesta trescientos pesos. El financiamiento de la urbanización corrió a cargo del industrial Manuel Suárez. Sin embargo, como en el caso del

primer despojo, los campesinos tuvieron que establecer una lucha legal para que les fueran cumplidos los compromisos contraídos.

Posteriormente la Junta Federal de Mejoras Materiales les recordó a los pequeños propietarios de puestos de alimentos y curiosidades que no podrían regresar a Caleta, porque ya estaba concesionada a una empresa más responsable. De todas formas es llevado el ejército para garantizar supuestamente la seguridad y el cumplimiento de dicha orden, esto en noviembre de 1949. Como respuesta a estas arbitrariedades de la Junta Federal de Mejoras Materiales, los pequeños comerciantes, ejidatarios y el pueblo organizan una marcha pública. Su manifiesto declara: Que el pueblo de Acapulco protesta porque se les está quitando hasta el último centímetro de terreno con el argumento de "embellecer el puerto"; sus playas se están convirtiendo en fraccionamientos; cada día se veían nuevas construcciones en las playas y todas estaban lotificadas (Ramírez, 1981).

A otro nivel, si se considera que por una supuesta ubicación estratégica para la evolución turística del puerto era necesario dar un uso urbano y turístico a las tierras y ejidos mencionados, el contrasentido de la planificación en las medidas utilizadas es notable. Si se descarta una planificación estricta y con definición precisa de los usos del suelo, uno de los medios más eficaces que poseía tanto el Municipio de Acapulco y el estado de Guerrero, como la federación para el control del desarrollo de la ciudad era la incorporación de la tierra ejidal de acuerdo a planes que garantizaban usos de suelo de distinta índole acordes con el desarrollo deseado. (Fernández, 1934)

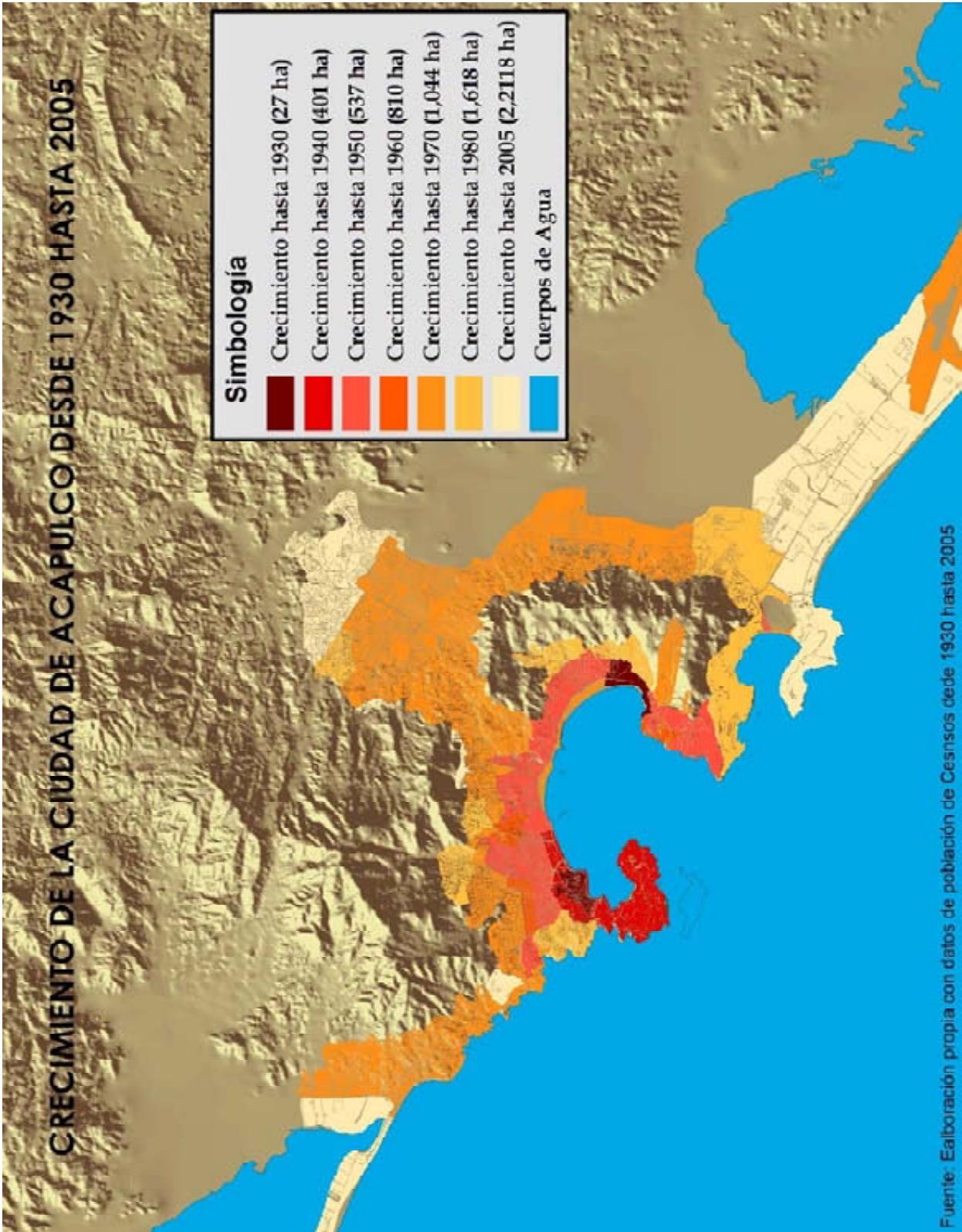
Este principio de planeación urbana no se aplicó. Por ello la transformación indiscriminada de tierra ejidal en urbana para la construcción de hoteles, ha sido uno de los factores que ha contribuido al crecimiento anárquico de Acapulco. Las repercusiones sociales de las expropiaciones fueron también en parte negativas. A un primer nivel, parecería que la expropiación de ejidos no tiene por qué influir en el medio ambiente. El equilibrio ecológico existente fue afectado, ya que a la deforestación del área se agregó un proceso creciente de erosión en las laderas del anfiteatro, violando en algunas partes las restricciones de construcción sobre el Parque Nacional El Veladero.

Por otra parte, a ambos fenómenos se sumaron los deslaves y su arrastre hasta la bahía, alterando la calidad de sus aguas. La dimensión política de las expropiaciones y concesiones de tierra y playas a comerciantes y funcionarios públicos tiene dos niveles. El primero y más obvio es que en ellos los representantes del gobierno actuaban como juez y parte, cuando

no buscaban su beneficio o de personas y familiares estrechamente vinculados con ellos. Estos mismos criterios son los que motivaron el segundo nivel de este fenómeno, es decir, las protestas y movilizaciones de los habitantes de Acapulco (Servin, 1998). Ya desde finales de los años 30, María de la O y Juan Escudero abanderaron movimientos de protesta por parte del pueblo que consideraban las expropiaciones como la entrega a manos privadas de las tierras.

Como respuesta se organizaron en el "Comité Directivo defensor de la Propiedad Urbana y Rústica de Acapulco" y, en diciembre de 1945 y enero de 1946, tuvieron lugar varias concentraciones populares en rechazo a las expropiaciones y demandando la garantía de alojamiento a los afectados por desalojos (FIDACA, 1980). A mediados de la década de los 40, los ejidatarios de Icacos se organizaron sin éxito para la defensa de sus tierras. En los años 50, Alfredo López Cisneros (Rey Lopitos) comienza a canalizar el descontento y las demandas de tierra, vivienda y servicios de algunos grupos populares. La ausencia de un plan de usos del suelo que regulara su incorporación al desarrollo urbano y turístico del puerto no era más que el reflejo de una concepción de que la tierra funge como una fuente más de ganancias para unos pocos o un simple medio, para muchos, de resolver una necesidad de techo y acceso al trabajo remunerado.

En Acapulco no estuvo presente la visión del suelo urbano como un recurso limitado, cuyo mejor destino definido de acuerdo con la estricta y generosa previsión de los diferentes requerimientos de un centro turístico de talla internacional es, dando prioridad a los intereses generales de mediano y largo plazo por encima de los inmediatos y personales. A esta falta de perspectivas en el manejo de la tierra se debe que actualmente en Acapulco se registre una situación contradictoria en el mercado inmobiliario, es decir, una baja e irregular ocupación del suelo con casi una nula oferta de suelo. Ello ocasionó una alta escasez para la compra de terrenos urbanos.



## **2.2 EL ACAPULCO TRADICIONAL**

Este empieza en el centro original de la ciudad así que su traza es colonial, con callejones y callejuelas, una poca ventilación y arborización, además de la concentración de la mayoría de servicios, comercios, equipamientos e infraestructura. Lamentablemente para 1920, la ciudad presentaba grandes rezagos, así que en 1930, se empieza a crear un proyecto de planificación gracias al entusiasmo del Secretario de Comunicaciones y Obras, el Gral. Juan Andrew Almazán, que estaba involucrado en la adquisición de terrenos, este invita al Arquitecto Carlos Contreras quien con el apoyo de la planificación crea el Plano Regulador de Acapulco de 1931, en el cual también tuvo participación en la Comisión de Programa el Arquitecto Juan Legarreta.

### **2.2.1 EL INNOVADOR CARLOS CONTRERAS<sup>3</sup>**

El problema que planteaba el Plan Director Urbano de Acapulco era el ¿Cómo crecer?, ya que el estancamiento comercial por la falta de arribos de barcos al puerto, así como las vías de comunicación hacían que Acapulco no creciera, aunado a eso, la apertura de la carretera México-Acapulco impulsó la visita de "excursionistas" creando problemas de residencia, tránsito y sanidad.

El Plan observó que desde la década de 1920, no podían acercarse cómodamente los pocos barcos que llegaban a él, por falta de un muelle que diera seguridad y facilidades. El existente, de cien metros de longitud, no se terminaba y no podía satisfacer las necesidades. Fue construido en 1928 por el Ingeniero Roberto Batiza de la oficina de Obras Marítimas de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

En cuanto al fraccionamiento de Hornos, no lo podían iniciar, a pesar de los esfuerzos por parte de algunas compañías. El principal problema que existía era drenar la zona, encauzando los arroyos que bajaban de los cerros al norte y poniente, controlando las aguas, a fin de que, las partes bajas del terreno no se inundaran en la temporada de lluvia.

El Cerro del Herrador quedaría totalmente transformado; en su falda se localizaría el terreno para un hotel y se iniciaría el trazo de una rampa la

---

<sup>3</sup> El arquitecto Carlos Contreras (1892-1970) fue el más destacado impulsor de la planificación urbana en México, en la década de los veinte y principios de los treinta, caracterizado como reconstrucción nacional posrevolucionaria. Sus propuestas tuvieron un carácter funcionalista-especialista y coincidían con las líneas ideológicas europeas y de manera especial norteamericanas, que emergían como parte de la "cultura industrial de posguerra".

cual daría acceso al casino, el cual se construía sobre una plataforma hecha cúspide (Fernández, 1934). De acuerdo con esos planteamientos para desarrollarse en forma ordenada y progresiva, Acapulco necesitaba tener un programa constructivo que abarcara los siguientes aspectos:

1. Obras en el puerto viejo de Acapulco
  - a. Saneamiento y abastecimiento de agua.
  - b. Forestación.
  - c. Construcción del muelle.
  - d. Terminación de las obras de planificación ya iniciadas
  
2. Extensión de la población hacia la playa hornos
  - a. Saneamiento y abastecimiento de agua.
  - b. Forestación.
  - c. Construcción de calles y avenidas, así como la canalización de arroyos.
  - d. Terminación de la Costera, desde el puente Morelos hasta la playa de Revolcadero, como parte del Camino Costero Nacional del Pacífico.
  
3. Obras de carácter regional
  - a. Construcción del ferrocarril desde el Balsas, por el cauce de este río hasta su desembocadura, costeando, pasando por Zihuatanejo para terminar en Acapulco.
  - b. Construcción de un Puerto Aéreo en los terrenos de la Sabana, al sureste de la carretera nacional y a 15 minutos del puerto.
  - c. Construcción de un camino escénico por la cresta de la serranía desde la Sabana hasta Pie de Cuesta.
  - d. Fomento de la industria pesquera con la creación de casas empacadoras y escuelas prácticas de pescadores. El de viveros para la reproducción científica de los mariscos.
  - e. El impulso del astillero, ya en actividad, en la playa de Tambuco.
  - f. La creación de un Instituto Oceanográfico de Investigación.
  - g. El desarrollo de Acapulco como balneario y centro turístico, construyendo hoteles y casinos. Principalmente y para llenar su necesidad, el hotel y balneario de la Playa Hornos así como el casino del Cerro del Herrador, ambos de primera categoría.

El programa constructivo tenía un planteamiento muy innovador para la época curiosamente se planteaba algo parecido a un desarrollo sustentable, o sea, un desarrollo que identificara cuales eran los recursos, utilizarlos razonablemente, para que generaciones futuras pudieran satisfacer también sus necesidades y con una concepción mixturizada de

actividades, no solo un monocultivo, (el turismo), la intención de este plan era desarrollar diferentes aspectos para sacar al puerto del estancamiento centenario. Sin embargo el mismo personaje que impulsó el plan de Carlos Contreras fue el mismo que lo sepultó, al buscar únicamente la máxima ganancia de los predios expropiados en la Playa Hornos y desentendiéndose de los otros componentes del proyecto.



*Malecón y Puerto de Acapulco después de las acciones de la Junta Federal de Mejoras en 1940.*

Para la realización de este programa era necesario que tanto el gobierno federal como el del Estado de Guerrero destinaran en sus presupuestos, cuando menos, un millón de pesos anuales, durante un periodo determinado de años. (Fernández, 1934).

Ninguna de las propuestas se realizaron a cabalidad solo pequeños trazos y

vestigios de este planteamiento quedaron expuestos en la ciudad, el plano del Arquitecto Carlos Contreras fue único en su concepción, ya que partió desde la creación del plano topográfico de la zona; hasta en su proposición, al tener la visión de una ciudad con actividades integradas a la realidad de la época y a las necesidades de la población nativa.

En el periodo presidencial de Manuel Ávila Camacho surge el Plano Regulador de Acapulco publicado el 13 de Octubre de 1945, se establecía que la Junta Federal de Mejoras Materiales con residencia en Acapulco, Guerrero, estaba facultada para llevar a cabo obras proyectadas y que se encontraran en vías de realización, conforme al Plano Regulador de Acapulco, elaborado por el Arq. Carlos Contreras, el encargado de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas era Arquitecto Carlos Lazo. Los planteamientos urbanos que se requerían en el puerto de Acapulco eran los siguientes:

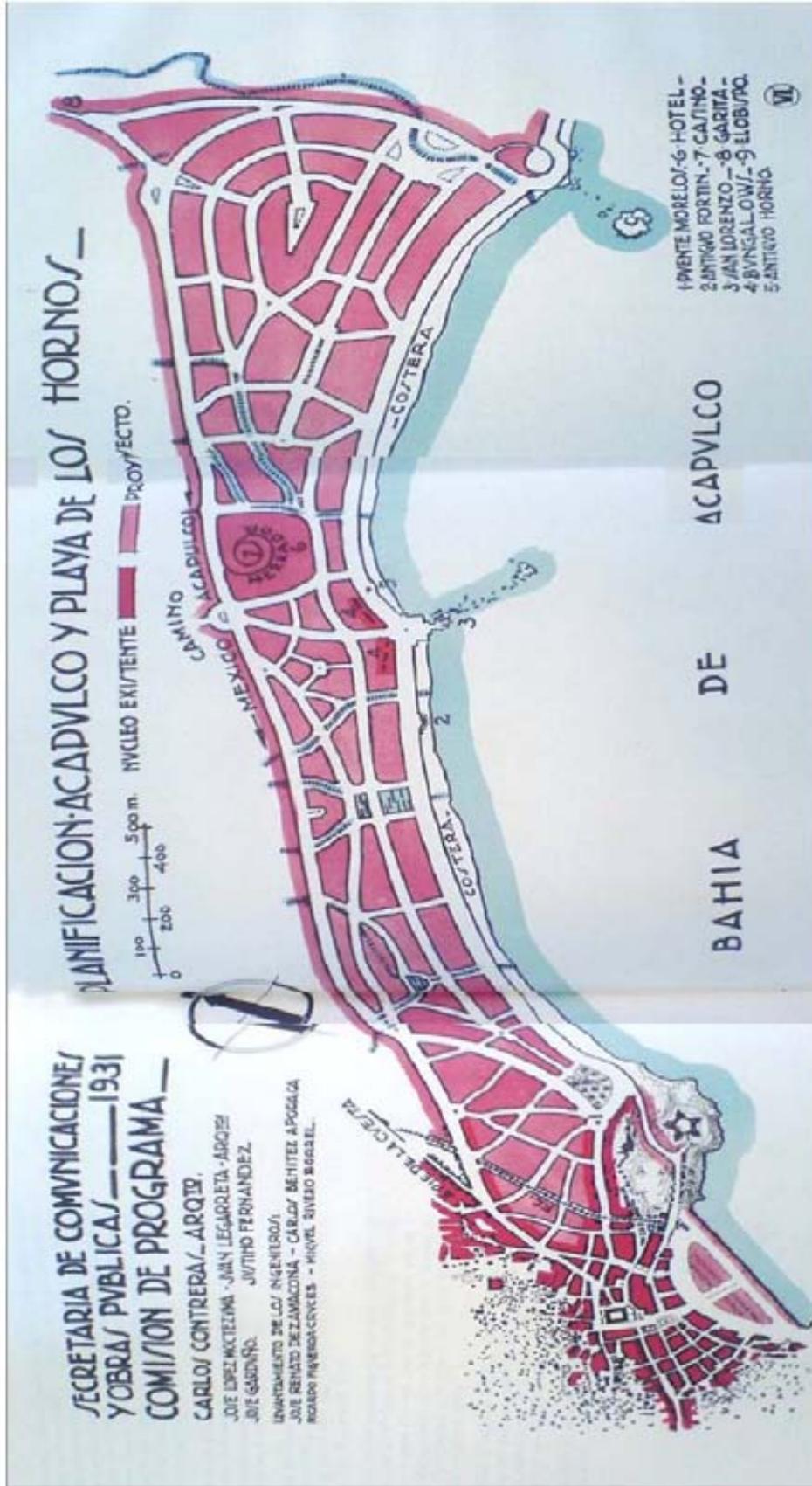
1. Se planteaba el problema de los arroyos.
2. Saneamiento y drenaje.

3. Proyecto de la Calzada Costera desde la Hamacas hasta el club Deportivo Acapulco.
4. Obras de reforestación en Caleta y Caletilla.
5. Proyecto de la calzada del Malecón hasta entroncar con la calzada Costera.
6. Planificación de la zona de Progreso y construcción de 1,000 casas.
7. Proyecto para el parque de la Quebrada.
8. Proyecto para el Parque Nacional de la Isla de Caleta. (Fernández, 1934).

Nuevamente este documento solo fue parcialmente completado los proyectos eran muy puntuales y gracias a la intervención federal se pudo completar la Calzada Costera hasta el Deportivo Acapulco.

Fue en el sexenio de Miguel Alemán Valdés (1946-1952) que la mayoría de los, proyecto de este plan regulador se desarrollaron, con la coordinación de la Junta Federal de Mejoras, el turismo en mayor medida se sirvió de estos proyectos aunque se presentaran coberturas dispares en otras partes de la ciudad.

# PLANO DIRECTOR URBANO DE ACAPULCO 1931



Fuente: Fernández, Justino. "Aportación a la monografía de Acapulco", INBA, México, Primera ed. en 1934, Última ed. en 2004.

## 2.3 EL ACAPULCO DORADO

Gracias a la inversión pública y privada en la Bahía y sus alrededores Acapulco se convirtió en el principal lugar turístico de México y de varios países del mundo la belleza de su bahía, sus arenas doradas y sus cálidas aguas impactaron tanto al mundo que la demanda por Acapulco creció, la cercanía con la ciudad de México y la creación del Aeropuerto Internacional cerca de la Laguna de Tres Palos en 1967, masificó el turismo, la oferta en Acapulco era para todos los bolsillos y ofrecía glamur y estatus al que lo visitara constantemente o tuviera una residencia, por tanto el Acapulco de las décadas de 1950 y 1960 fue el sitio turístico internacional de mayor importancia para el país.

### 2.3.1 EL ACAPULCO DIVERSIFICADO DE MARIO PANI<sup>4</sup>

En 1950 al arquitecto Mario Pani se le confiere el cargo de primer director técnico de la Comisión de Planificación de Acapulco; su tarea consistiría en urbanizar el puerto: una medida para conjurar los peligros que ya se “anunciaban” en Acapulco, incapacidad para cumplir con las funciones de ciudad, puerto y centro turístico. (Massieu, 1992)

La Comisión, atendiendo a la topografía de la región y a sus conformaciones naturales, destinó: la bahía de Acapulco para conservar e incrementar la ciudad turística, la laguna de Tres Palos como vaso regulador de un puerto interior que se Implementaría entre esa laguna y la Laguna Negra y con acceso por la bahía de Puerto Marqués; y la Laguna de Coyuca como lugar ideal para la pesca; y cuyas inmediaciones se dedicarían a la agricultura. (FIDACA, 1970).

Entre la Laguna de Tres Palos y la bahía de Acapulco donde se disponía de terrenos planos accesibles por ferrocarril, se establecerían la industria, las zonas de habitación para trabajadores y todas las instalaciones de carácter portuario y comercial. El trazo del ferrocarril correría paralelamente al cauce del río Papagayo, hasta la Sabana, y sería conectado a las líneas de Nogales, México y Salina Cruz.

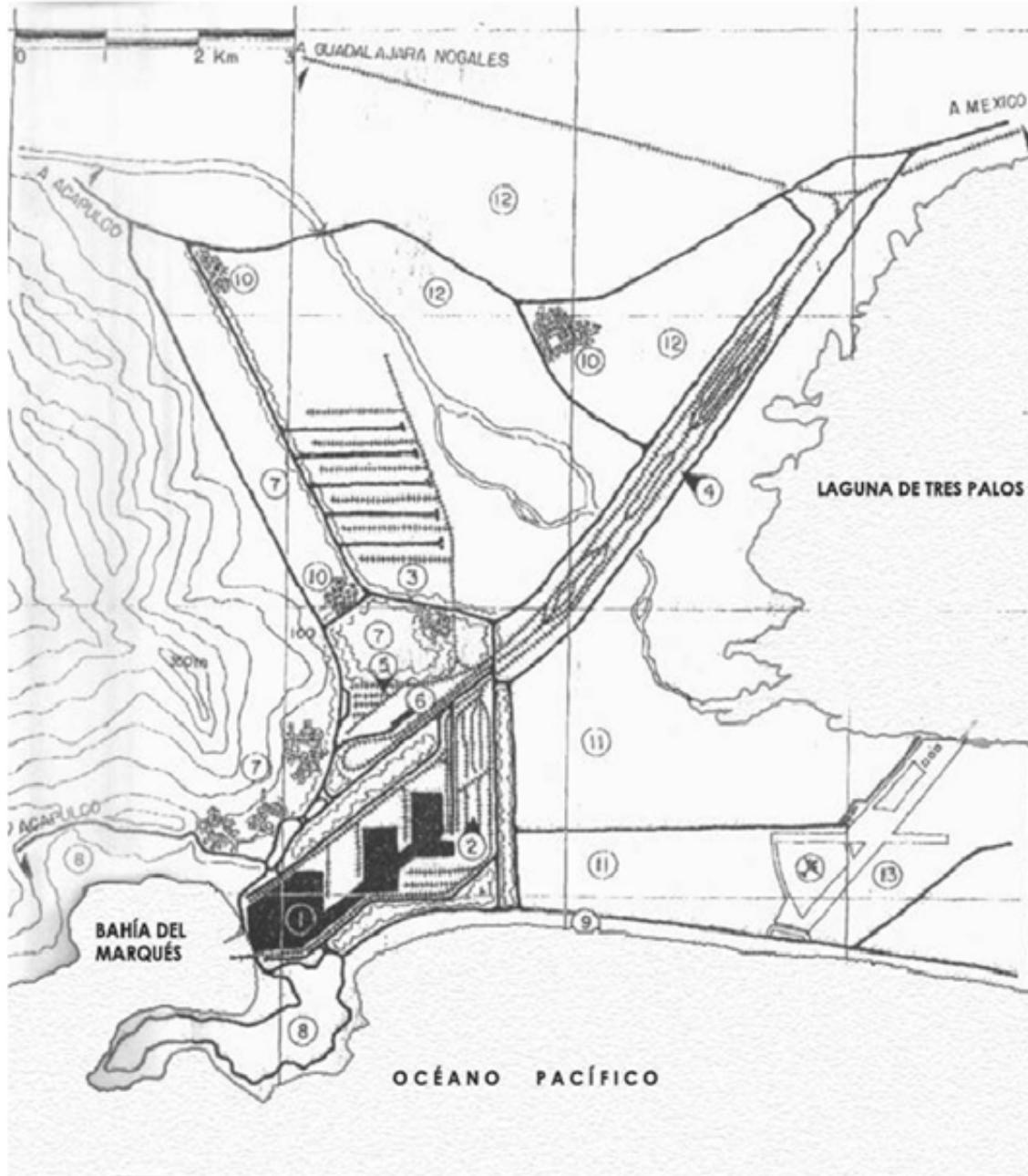
---

<sup>4</sup> Mario Pani Darqui (México, D. F.; 29 de marzo de 1911 - México, D. F.; 23 de febrero de 1993), fue un arquitecto y urbanista mexicano. Gran promotor de las ideas de Le Corbusier en México. importó las tendencias más novedosas de la primera mitad del siglo XX y dió forma a una buena parte de la fisonomía urbana de la Ciudad de México. Su legado abarca 136 proyectos en los que abordó todas las tipologías: viviendas, escuelas, hospitales, aeropuertos, planes urbanos, hoteles, oficinas.

# PLANO REGULADOR DE ACAPULCO 1950



## PLANO REGULADOR DE ACAPULCO 1950



- |   |  |
|---|--|
| 1. Puerto y Astillero                           | 8. Habitación Turística de Montaña       |
| 2. Posible Planta Siderúrgica                   | 9. Habitación Turística de Frente al Mar |
| 3. Zona Industrial                              | 10. Poblados Existentes                  |
| 4. Terminal de Carga y Talleres del Ferrocarril | 11. Zona de Granjas                      |
| 5. Estación de Carga del Ferrocarril            | 12. Zona Agrícola                        |
| 6. Estación de Pasajeros                        | 13. Nuevo Aeropuerto                     |
| 7. Habitación Obrera                            |  |

Fuente: Comisión de Planificación de Acapulco. "Plano Regulador de Acapulco, 1950", México, 1950.

Para la Laguna Negra se previó además un fraccionamiento con entrada para embarcaciones para atracar frente a los lotes del mismo, este era el único sitio de Acapulco que ofrecía características necesarias para tal tipo de desarrollo, llamado "marina", algo muy novedoso a nivel mundial para el turismo. Los conceptos que se plantearon en este plan tenían cinco vertientes:

1. Urbanización
  - a. Reglamento para conservar las características de la zona vieja de Acapulco.
  - b. Limitación de la zona urbana existente.
  
2. Vialidad
  - a. Carretera de alta velocidad por todo el litoral.
  - b. Establecimiento de una estación de ferrocarril, del río Papagayo hasta la Sabana.
  
3. Equipamiento Urbano.
  - a. Nueva zona habitacional
  - b. Zonas industriales.
  - c. Nuevos fraccionamientos en la zona de la Laguna Negra.
  
4. Desarrollos Turísticos
  - a. Laguna de Coyuca zona para pesca.
  
5. Desarrollo Urbano
  - a. Laguna de Tres Palos como vaso regulador (PRU, 1950).

Algunos conceptos de este plan fueron tomados de los del Plan de 1930. De haberse adoptado en 1950 el criterio propuesto por la Comisión para el Uso del Suelo de la Región de Acapulco, hoy tendríamos un Acapulco con posibilidades de empleo agroindustrial, así como un escenario preservado ecológicamente para la ciudad turística; pero en vez de una región estructurada lo que se obtuvo fue el incontenible propósito de hacer turismo en cualquier terreno de la región de Acapulco, fue una catástrofe urbana al no considerar las necesidades que la economía diversificada recomienda y requiere.

Este proyecto fue sepultado por el Presidente Adolfo Ruíz Cortines (1952-1958) al decirle a Mario Pani, "todo está perfecto, pero, se le han olvidado los pobres", esto porque pensó que este era un proyecto Alemanista, curiosamente los beneficiados del sexenio de Miguel Alemán estaban en contra de este plan porqué afectaba grandes propiedades que tenían en Puerto Márquez. El proyecto de Pani fue el primer trabajo de planeación

urbana y regional de largo alcance, gracias a este trabajo podemos darnos cuenta que el trabajo del urbanista, del planificador puede crear escenarios de gran calidad, pero si no se aplican, lugares de extraordinaria belleza y atractivo pueden llegar a convertirse en un desastre urbano. Además pone de manifiesto que la planeación urbana y turística está subordinada a las redes de poder en los diferentes periodos y para lograr su instrumentación se necesita contar con el apoyo desde el poder ya sea de la comunidad o de los grupos económicos y políticos.

### **2.3.2 EL DISEÑO DEL ARQUITECTO ENRIQUE CERVANTES<sup>5</sup>**

Éste nuevo plan elaborado en 1960 por el Arquitecto Enrique Cervantes, contemplaba propuestas y soluciones con un manejo orgánico en el diseño urbano partiendo del terreno y la topografía del lugar, a través de una zonificación por usos de suelo y actividades, además de una estructura vial jerarquizada. La estructura propuesta que debería regir el crecimiento de la ciudad en un plazo de 20 años, estaba limitada, a una superficie de 18 mil hectáreas, con densidades brutas de habitantes que variaban de 100 a 200 habitantes, de acuerdo con la zona específica de que se tratara. (PRU, 1960).

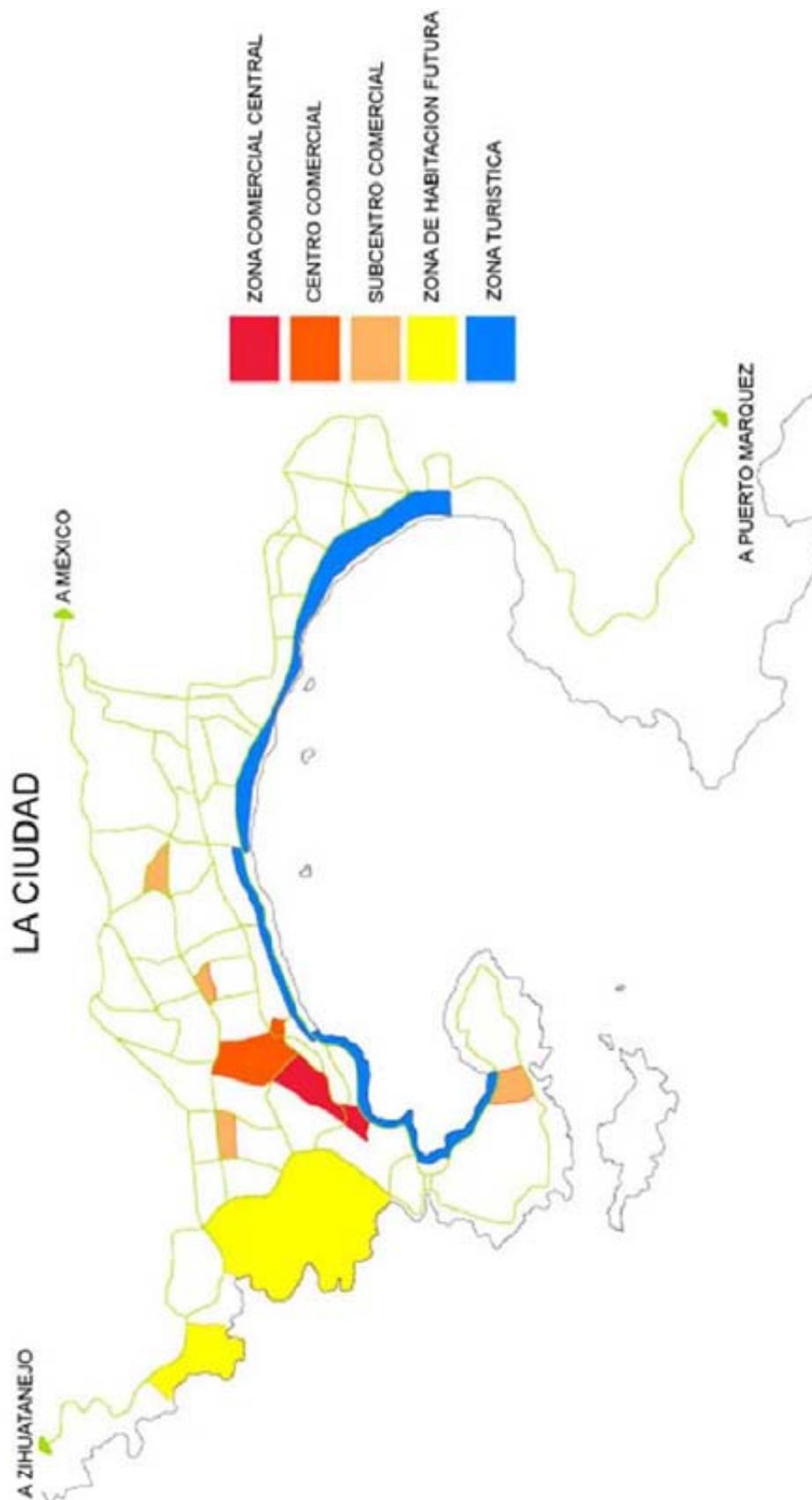
Fuera del límite fijado, no se permitiría el establecimiento de nuevos fraccionamientos, ya que la experiencia había demostrado que la mayor parte de los fraccionamientos existentes estaban deshabitados y sin construir, alejados unos de otros; las redes de servicios, tenían unos costos de operación y conservación muy elevados. Que la densidad de población en la mayor parte del Acapulco urbanizado, no llegara a 50 habitantes por hectárea era un claro indicio de que no se necesitaban nuevas lotificaciones. El plan no se construye sobre las condiciones y prácticas de la realidad, sino sobre un "deber ser" imaginado (propuesto) por el urbanista.

La estructura de las zonas de habitación, se basó en unidades de barrio y el conjunto de éstas como unidades vecinales, con lo cual se proporcionaría un dispositivo con un crecimiento urbano dinámico, que marchara de acuerdo al incremento poblacional, desarrollándose éste en forma organizada, por medio de unidades independientes.

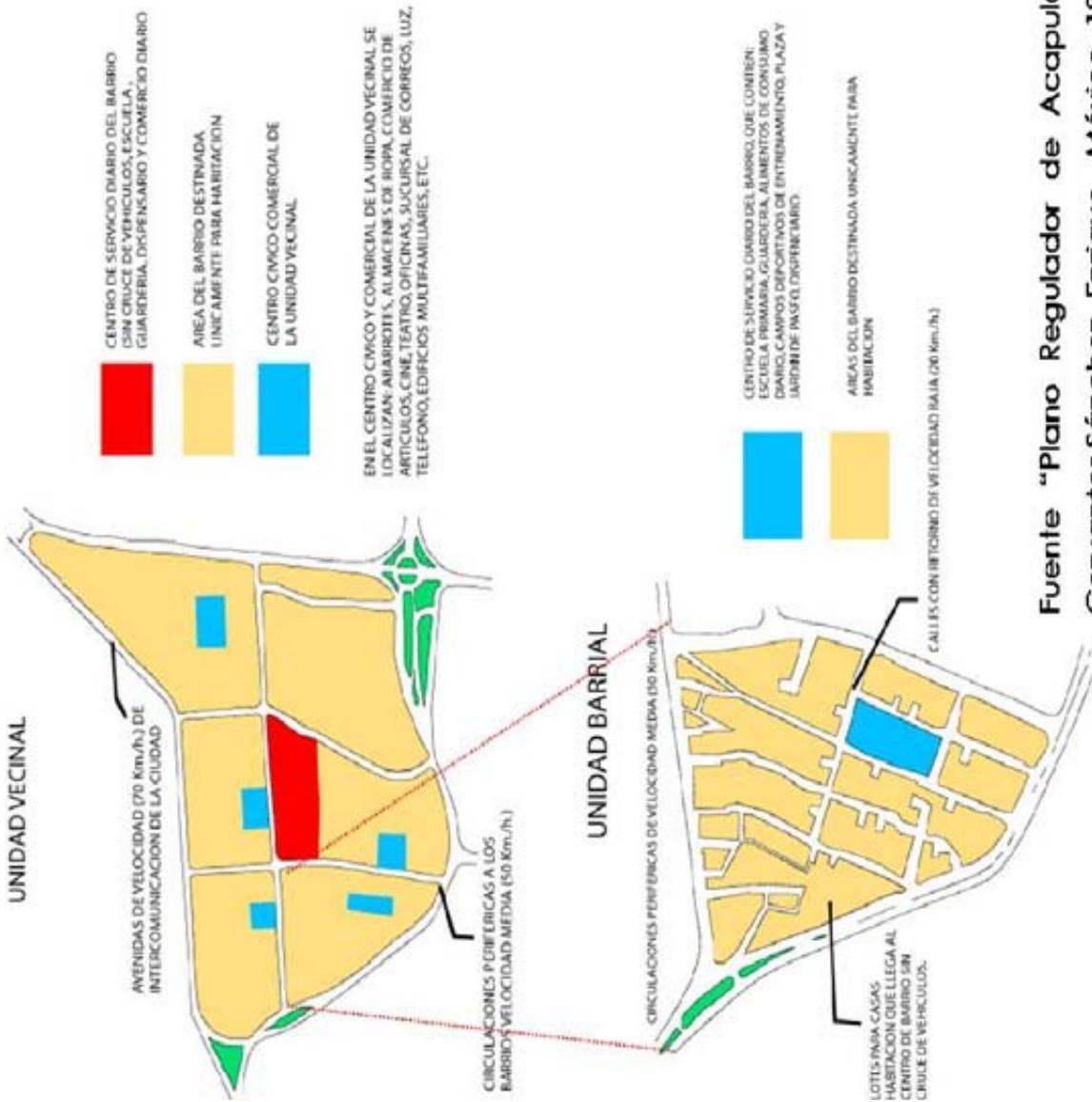
---

5. Ing. Enrique Cervantes, un apasionado por el arte colonial, bajo la tutela de José Luis Cuevas y Domingo García Ramos, decide orientar su formación de arquitecto hacia el campo del urbanismo. Tratando de agrupar su labor en cinco grandes etapas de su vida, sin que ello signifique que no realizó otro tipo de trabajos durante esos periodos. Estas cinco grandes etapas son: a) la escala regional, b) la escala de diseño, c) la institucionalización de la planificación, d) los proyectos residenciales y turísticos y d) su labor docente.

# PLANO REGULADOR DE ACAPULCO 1960



Fuente: "Plano Regulador de Acapulco, 1960" realizado por Cervantes Sánchez, Enrique, México, 1960.



Fuente "Plano Regulador de Acapulco, 1960" realizado por Cervantes Sánchez, Enrique. México, 1960.

El replanteamiento general de las colonias, en donde el trazo es de lo más diferente, ya que va desde lo geométrico en retícula, hasta el tipo laberinto, estaba ordenado, utilizando un alto porcentaje de calles, estructurándolas con retornos, con diseño especial para cada caso, con objeto de que en el interior del barrio, no existiera cruce de peatones y vehículos. El centro de la comunidad vecinal, estaba constituido por la escuela primaria, el comercio del diario y los espacios cívicos y recreativos necesarios.

Los servicios a una escala superior, se tenían en el corazón de la unidad vecinal, que agruparía de 4 a 7 barrios, con población de 15 a 18 mil habitantes. Estos servicios, serían la escuela secundaria, comercios y negocios como tiendas de artículos, de ropa, ferretería, etc. y las oficinas privadas y de servicio público. En el aspecto recreativo, esta zona incluiría los espectáculos de: cine, teatro, campos deportivos con 1,000 asientos en las gradas, que servirían a la escuela secundaria también, así como cafés y restaurantes. (PRU, 1960).

Las circulaciones diferenciadas en relación con su utilidad y servicio tendrían diferentes características y categorías, las llegadas de las carreteras de México, Zihuatanejo y el Aeropuerto constituirían autopistas y sus cruceros al llegar a la ciudad serían diseñadas de acuerdo a las necesidades. Las comunicaciones interurbanas, como las circulaciones perimetrales a las unidades vecinales y al centro comercial de la ciudad, serían arterias que llevarían un fuerte volumen de tránsito, por ellas circularán vehículos pesados y ligeros, y sus pavimentos y secciones atenderían a estas circunstancias.

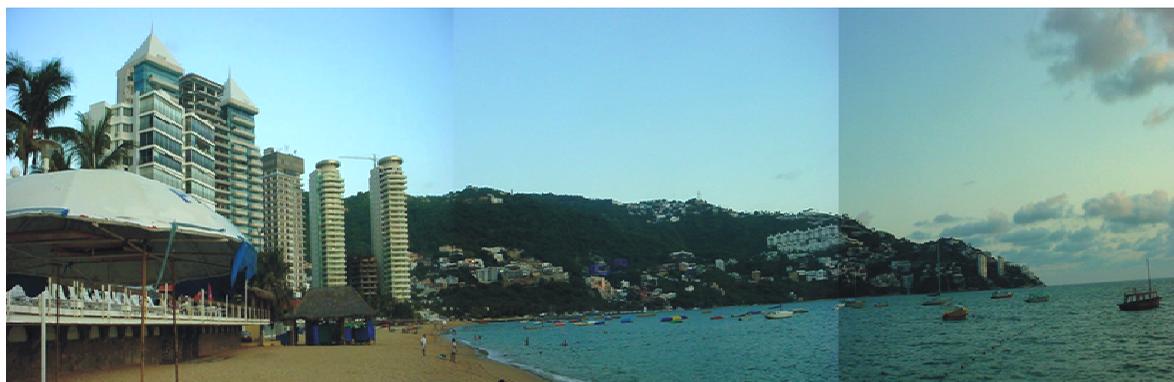
Las circulaciones interiores de la unidad vecinal, que recorrieran perimetralmente a los barrios, serían de menor velocidad, sin embargo el volumen de tránsito sería considerable. El corazón de la unidad vecinal, funcionaba como glorieta, con circulación a la izquierda, para encauzar la circulación continua y evitar cruceros; esto tendría como consecuencia un ligero aumento en los trayectos, pero evitaría accidentes de tránsito. Aunque la experiencia ha demostrado que también producen accidentes.

Las circulaciones internas de llegada a la casa, serían calles taponadas con retorno, en donde la velocidad no excediera a 30 kilómetros por hora, esta velocidad haría apacible la vida dentro de las áreas de habitación evitando ruidos y accidentes. (PRU, 1960).

En el Centro de la Ciudad se planteaba la reestructuración con la zonificación y dotación de la circulación, espacios abiertos necesarios y se marcarían las tendencias futuras de expansión hacia el norte, sobre la

Avenida Constituyentes, en donde era factible el planteamiento de una estructura nueva ya que esa área estaba sin construir.

La zona turística sería la principal generadora de la economía en Acapulco, se establecía en definitiva a lo largo de la bahía, con restricciones de 20 metros de zona federal, (ahora llamada Zona Federal Marítimo Terrestre, ZOFEMAT), en la que no existirían construcciones definitivas, y la playa contendría solamente lugares de estar, con sombras provocadas ya sea por palmera, tendidos o palapas.



*El Acapulco Dorado en la Playa Icacos foto de 2002.*

La franja de tierra de 30 m. inmediata a la federal, delimitada en las posibilidades del uso del suelo, permanecería en manos de propiedad particular. La restricción estaba dirigida a proporcionar servicios directos a los turistas en la playa, de tal manera que se podrían establecer casilleros, baños, comercios de artículos propios de la playa, estacionamiento, restaurantes, clubes deportivos, recreación infantil, etc. Estas construcciones deberían constituirse en una franja a la cual se pudiera llegar desde la zona pública federal, desde los balnearios o bien la llegada de vehículos por la Av. Costera Miguel Alemán.

Frente al fuerte de San Diego se ubicaría el muelle fiscal y la zona portuaria con un espacio reducido, que por algunos años pudieran proporcionar servicio como puerto y al construirse el futuro Puerto Marqués, se conservaría como desembarcadero únicamente para pasajeros. Sobre la costa y el poniente del muelle, se establecerían el atracadero de lanchas deportivas pequeñas al que le seguiría Tlacopanocha que estaba destinada a contener un Acuario y espacios recreativos. Las acciones derivadas de este plan son variadas con diferentes conceptos como fueron:

1. Red Hidrosanitaria
  - a. Red de distribución de agua potable.

- b. Red de alcantarillado, con colector general que desfogue al mar abierto en subacuática.
- c. Evitar la salida de aguas negras a bahía.

## 2. Urbanización

- a. Elaborar reglamento de zonificación con base en el plano regulador.
- b. Reestructuración de las colonias.
- c. Control del crecimiento urbano de la ciudad con base en el plano regulador.
- d. Restricción de la franja inmediata a la federal, en 30 m. tierra adentro dirigida a proporcionar servicios.
- e. Conservar el carácter hotelero y turístico de la península de las playas.

## 3. Equipamiento Urbano

- a. Construcción de 36 aulas.
- b. Ampliación del parque Arroyo.
- c. Zona industrial y portuaria de Puerto Marqués.
- d. Construcción de espacios recreativos.
- e. Construcción de vivienda.
- f. Construcción y desarrollo de hoteles.
- g. Construcción de edificios públicos.

## 4. Vialidad y Transporte

- a. Construcción de vialidades primarias y secundarias.
- b. Construcción de avenidas peatonales.
- c. Construcción y ampliación de vialidades principales.
- d. Construcción de accesos de llegada de Zihuatanejo, México y del aeropuerto.
- e. Construcción y ampliación de cruceros con solución de acuerdo a condiciones.

## 5. Desarrollo Turístico

- a. Caleta y Caletilla, la Roqueta y la zona de la Quebrada, como puntos de desarrollo turístico. (PRU, 1960).

Este plan se orientó más al diseño urbano de Acapulco además profundizó en algunas restricciones para el turismo en la ciudad, se hace notar que recaba información de planes anteriores y los toma como propias; las reiteradas menciones de la construcción del puerto comercial en la Bahía del Marqués hacen notar influencias de un propósito más diversificado. Las propuestas de este plan en cuanto a la reestructuración de las colonias no se vieron completadas hasta la década de 1970; desgraciadamente no se

tuvo en cuenta la gran explosión demográfica que surgiría entre la década del plan y la siguiente, por tanto, los planteamientos expuestos fueron rebasados rápidamente y el desarrollo de la planeación urbana y turística fue menos acelerado que el crecimiento poblacional.

## 2.4 LA CRISIS

La demanda de mano de obra en las labores turísticas, de construcción, de comercio y de servicios, impulsó el crecimiento de la población atrayendo grandes cantidades de migrantes del campo Guerrerense, y de otros estados. Como en otras ciudades de Latinoamérica empezaron a invadirse terrenos, se crearon asentamientos y colonias irregulares, esto favorecido por una mala administración pública, tanto municipal, estatal como federal, la mayor parte del suelo estaba en manos de empresas inmobiliarias que solo buscaban la especulación, y que estaba dirigidos a grupos de perfil socioeconómico diferente. Los pocos terrenos libres se encontraban en las partes más altas del Anfiteatro y en las orillas de la ciudad. Este poblamiento deforestó los bosques, construyó en suelo de



*Vista del Anfiteatro desde el techo del Fuerte de San Diego, se aprecian los asentamientos humanos en las abruptas laderas de los macizos.*

conservación, y contribuyó a la erosión y el deslave de los cerros. Pero la crisis no sólo fue culpa de los más necesitados, también los hoteleros y los visitantes tuvieron gran parte de culpa en la crisis ambiental que se presentó en las décadas de 1970 y 1980, ya que la descargas de muchos de estos hoteles paraban en las aguas de la bahía, y el drenaje de la ciudad también iba al mar sin ningún tratamiento. Los turistas aportaban mucho al arrojar sus desechos sólidos a las playas y al consumir servicios turísticos no muy amigables con el ambiente como paseos de pesca, viajes en lanchas de cristal que contaminaban las aguas con gasolina, y todo esto en un contexto de una mala regulación ambiental en la zona portuaria de Acapulco, que no exigía a los navíos norma alguna para no desechos aceites o combustibles al mar.

## PLAN DE ACCIONES BÁSICAS, FIDACA 1980-1982



Fuente: "Plan de Acciones Básicas 1980-1982: Saneamiento y orden urbano de Acapulco", propuesto por el Fideicomiso para el Desarrollo Económico y Social de Acapulco, México, 1980.

Como se apuntó en los proyectos presidenciales fue hasta el periodo del Presidente Luis Echeverría (1970-1976) que la situación en Acapulco fue notablemente escandalosa, la contaminación, los asentamientos irregulares y la marginación, fue impactante para el presidente declarando la necesidad de corregir esta situación a mediano y largo plazo. Ante este escenario nació el Plan Acapulco que intentó armonizar el desarrollo turístico y el social.

### 2.4.1 EL PLAN ACAPULCO DE LUIS ECHEVERRÍA

A partir de la propuesta del Plan Acapulco se crea una comisión técnica para planear la resolución de los problemas de Acapulco, supeditada a la Secretaría del Patrimonio Nacional. Este programa de acción tuvo como objetivos concretos resolver a corto plazo el problema urgente y prioritario de los asentamientos irregulares, y atender la salubridad de la ciudad y de la bahía.

Uno de los problemas más importantes que se trató de resolver fue el de librar a la bahía de los arrastres superficiales de la zona alta habitada que no tenía drenaje de aguas pluviales y negras. La bahía se había convertido en el receptor de tierra, basura y desechos que provenían de esa parte del anfiteatro. Para resolver dicha situación, la Secretaría de Recursos

Hidráulicos construyó interceptores combinados con pequeñas represas en los arroyos basándose en gaviones, para frenar la velocidad del agua y evitar en lo posible arrastres, y cegó los desagües de agua negra que habían conectado hacia los arroyos que bajaban a la bahía. El Plan Acapulco se realizó durante los años de 1971-1976 y más tarde se estableció el Fideicomiso Acapulco.

Los objetivos fundamentales del proyecto denominado Plan Acapulco eran los siguientes: Promover y planear el desarrollo urbano armónico de Acapulco, regenerar y dotar de servicios públicos a las colonias populares de la ciudad, incrementar y completar la urbanización de las áreas de servicios turísticos, lograr ampliar el fondo legal de Acapulco y dotarlo de tierras para lograr zonas de habitación popular, promover y realizar la regularización, de la tenencia de la tierra, la conservación del equilibrio ecológico de Acapulco y su bahía, y en general, lograr la regeneración y desarrollo de Acapulco para el beneficio de su población. (FIDACA, 1970).

En esta época las colonias irregulares constituían el 70% del área urbana, gracias al apoyo del gobierno federal, estatal y municipal se logro la regulación, el traslado de personas a nuevos predios, la construcción de equipamiento y servicios. Estas acciones revelan que las decisiones políticas fueron tomadas definitiva y concretamente, cuando las cúpulas políticas quieren realizar acciones para subsanar la situación creada por ellos o sus antecesores, los recursos destinados son significativos. En este caso el Plan Acapulco de 1970 realizó a cabalidad todas las acciones que propuso, además, las inversiones que se realizaron se mantuvieron durante un largo plazo. Siendo las más relevantes:

1. Red Hidrosanitaria
  - a. Abastecimiento de agua potable.
  - b. Rehabilitación del drenaje partes altas.
  - c. Interceptores agua pluvial.
  - d. Construcción de sistemas de drenaje.
2. Urbanización
  - a. Planificación del desarrollo de Acapulco.
  - b. Remodelación de las colonias populares.
  - c. Urbanizar áreas de servicios turísticos.
  - d. Regulación de la tierra para vivienda.
3. Vialidad
  - a. Desarrollo de avenida Escénica Alta. Avenidas que mejoren circulación.
  - b. Mejorar el acceso México -Acapulco.

4. Equipamiento Urbano
  - a. Nuevas área para vivienda popular.
  - b. Creación de espacios recreativos.
  - c. Construcción de la unidad el Coloso.
5. Zonas Federales
  - a. Conservación restaurar el equilibrio ecológico.
6. Desarrollo Turístico
  - a. Promover la conservación y desarrollo de Acapulco.
  - b. Crear nuevos centros de desarrollo turístico. (FIDACA, 1970).

### **Plan de Desarrollo Metropolitano de Acapulco.**

En 1975 el Arquitecto Enrique Cervantes asociado con la firma Arthur D. Little de Boston, habían ganado el concurso internacional para realizar otro plan; el Plan de Desarrollo Metropolitano de la región y ciudad de Acapulco, área comprendida entre el río Papagayo y la laguna de Coyuca. En las áreas suburbanas de la región metropolitana se propuso la creación de reglamentos correspondientes para estas zonas, en donde predominan los ejidos, para que fueran susceptibles de mejorar su explotación racional en actividades agrícolas, agropecuarias y en la protección del medio natural.

La zonificación se fundamentó en los usos existentes, acoplado las disposiciones reglamentarias del suelo a los nuevos establecimientos humanos, los cuales eran constantes, buscaba la aplicación cotidiana de las normas de zonificación propuestas. Evitando conflictos en el uso del suelo y paulatinamente estableciendo el uso compatible del suelo en cada zona y orden de crecimiento. Las acciones tomadas en este plan creado por el Arquitecto Cervantes fueron:

1. Red Hidrosanitaria
  - a. Construir un sistema de dotación de agua que cumpla con los requisitos de disponibilidad.
  - b. Mantener un nivel de calidad de agua en todos los cuerpos de la zona.
  - c. Satisfacer las necesidades de servicios públicos de la población.
2. Urbanización
  - a. Apoyar el crecimiento urbano dentro de los límites de las zonas planeadas.

- b. Oponerse al desarrollo de las nuevas áreas urbanizables hasta que no hayan sido planeadas.
  - c. Asegurar que el uso del suelo para comercio este localizado de forma adecuada a la estructura urbana.
  - d. Gestión de leyes y reglamentos que promuevan el desarrollo de la región.
3. Vialidad y Transporte
- a. Regular la vialidad como herramienta para limitar o promover el desarrollo.
  - b. Proveer un sistema de transporte mixto.
  - c. Proveer un sistema de vías de comunicación y transporte, incluyendo un sistema regional de veredas.
  - d. Eliminar o controlar los niveles de contaminación producidos por el transporte.
4. Equipamiento
- a. Promover el desarrollo de las viviendas. (PDUM, 1975).

#### **2.4.2 PLAN FIDAGA**

En esta época de crisis, ambiental, económica y social por la que pasaba el puerto se crea el Fideicomiso Acapulco, que produjo su plan de acciones básicas para la región de la Sabana y el mar. Las premisas de este plan eran:

1. Preservar el polo turístico de desarrollo, consolidarlo e Impulsarlo.
2. Dar atención prioritaria al sector salud.
3. Tratar de renovar el sistema ecológico regional.
4. Respuestas decisivas contra la marginación.
5. Iniciar el arraigo a la tierra y la participación comunitaria como proceso de desarrollo.
6. Buscar la corresponsabilidad sectorial en los tres niveles de gobierno: federal, estatal y municipal.
7. Inscribir a todos los sectores y agrupaciones de la actividad económica dentro de las acciones del Plan.

Este proponía la dotación jerarquizada de infraestructura básica y complementaria y del equipamiento urbano. Como acciones concretas para la ciudad y puerto de Acapulco, planteaba el cambio de asentamientos irregulares, localizados en las partes altas del anfiteatro y la desaparición de las instalaciones de la zona portuaria de movimiento de carga, fomentando únicamente movimiento turístico. Además en este

mismo periodo se crea el Plan Director Urbano de la ciudad y Puerto de Acapulco, que estipulaba como objetivos básicos:

1. Establecer la calidad del medio natural, regenerando los elementos naturales deteriorados.
2. Mejoramiento de las condiciones de vida de la población.
3. Organización de la estructura interna de la ciudad.
4. Prever la expansión urbana física y el desarrollo urbano de la ciudad en el futuro.

Este plan estructura el puerto en cuatro zonas; El Anfiteatro, donde se separaron claramente las áreas dedicadas al turismo; La Llanura de la Sabana, al norte del anfiteatro, a ambos lados de la carretera México-Acapulco; la zona de la costera que se extiende al este del anfiteatro y estaba destinado al turismo, ahora llamado Punta Diamante; y, la zona de costera que se desarrolla al oeste, abarcando la laguna de Coyuca y Mitla. (Bancomer, 1982)

El FIDACA propone varias políticas a corto y mediano plazo, con tres etapas en proyectos ejecutivos y su programación. La primera etapa del desarrollo urbano (1980-1982) abarcaría cinco aspectos: mejoramiento de la zona urbana existente; cambios de asentamientos irregulares; apertura de nuevas zonas para el desarrollo urbano y turístico y la conservación del medio en zonas de alto valor ecológico. La segunda etapa (1982-1988) pretendía continuar con el desarrollo e impulso de las mismas cinco zonas que abarcaba la primera etapa. La tercera etapa (1988-2000) observaba dos aspectos que consistían en crear nuevas zonas para el desarrollo urbano y turístico, lo que actualmente conocemos como Punta Diamante. (FIDACA, 1980).

Dentro del marco del Plan de Acciones Básicas 1980-1982 se creó la Ciudad Renacimiento, en un predio de 723 hectáreas expropiado en la zona de la Sabana, su planeación fue eminentemente social pretendiendo eliminar la marginación creada por el turismo. Cada uno de los planteamientos y proyectos técnicos concebidos para crearla, estaba cimentado en un principio social. La restricción básica de diseño, fue considerar las características de la colectividad que agrupaba a los futuros moradores: hábitos, costumbres, aspectos socioeconómicos, etc. Su traza preservó la estructura barrial como células interdependientes y autosuficientes, donde se encontraban las necesidades de educación, recreación y salud que nunca tuvieron en sus asentamientos irregulares. (FIDACA, 1980).

En la parte de corto plazo se realizaron las siguientes acciones dentro del marco de este plan:

1. Urbanización
  - a. Colonias populares en proceso.
  - b. Otras colonias en proceso. Zonas bajas de otro valor.
2. Nuevo Centro de población (Cd. Renacimiento)
  - a. Adquisición de la tierra.
  - b. Infraestructura urbana de asentamientos humanos del Anfiteatro de Acapulco: terracerías, banquetas, pavimentación y alumbrado público.
  - c. Traslado de 12,000 familias del anfiteatro a la Ciudad Renacimiento.
  - d. Central de abastos, zona de tolerancia, central camionera y reclusorio.
3. Zonas Federales
  - a. Caleta, Caletilla y Roqueta.
  - b. Tlacopanocha, Manzanillo, playa Larga.
4. Desarrollo Turístico
  - a. En Icacos y la Laguna del Marqués se hizo el saneamiento y la regularización de predios.

En el plazo de 1985 a 1988 el FIDACA realizó las siguientes acciones:

1. Urbanización
  - a. Regularización de tenencia de la tierra.
  - b. Adquisición de tierras programas de urbanización.
  - c. Urbanización del suelo para uso turístico.
  - d. Crecimiento para uso turístico en la zona de Puerto Marqués, Punta Diamante, al sur del cerro del Vigía y la Laguna Negra.
2. Medio Ambiente
  - a. Preservación de los recursos naturales.
  - b. Prevención y control de la contaminación ambiental en el agua.
3. Equipamiento Urbano
  - a. Programas de mejoramiento de equipamiento.
  - b. Ejecución de programas de vivienda. (FIDACA, 1980).

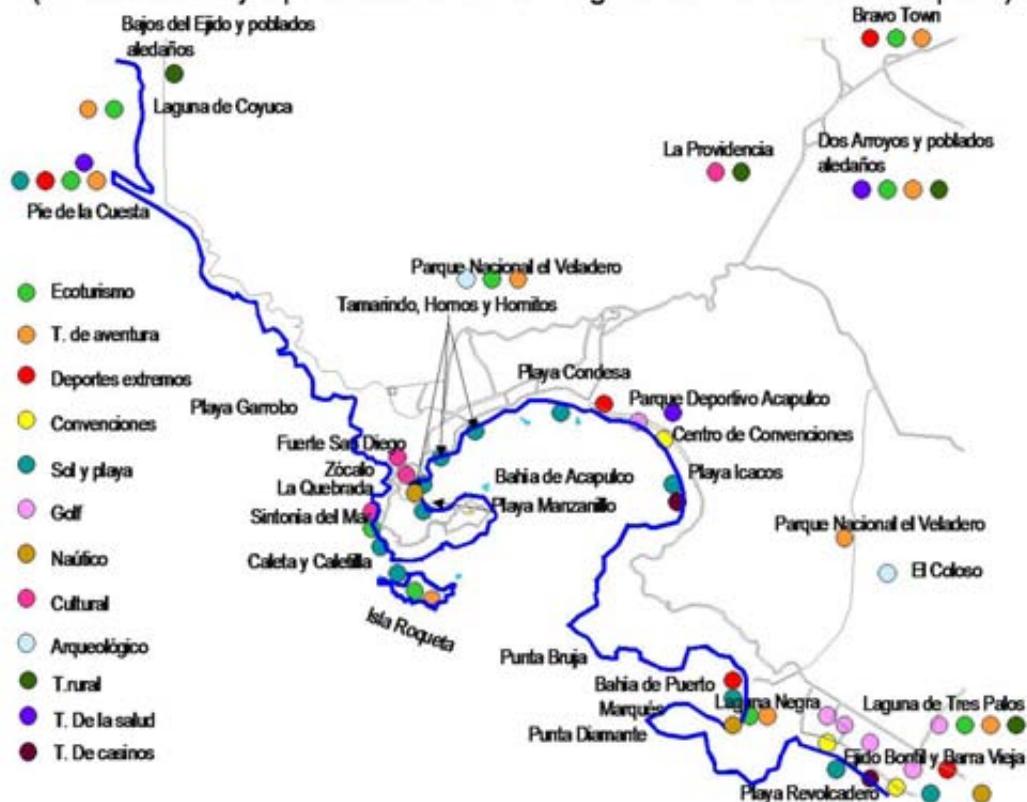
El Plan Director Urbano para la Ciudad de Acapulco, realizado por el Dr. Xavier Cortes Rocha<sup>6</sup> marca en materia de turismo restablecer la calidad

---

<sup>6</sup> Su labor profesional se ha caracterizado por la realización de numerosos estudios y proyectos de arquitectura y urbanismo; así mismo se destacan los planes de desarrollo urbano para zonas turísticas como

del medio ambiente, evitar la subutilización por la incompatibilidad o uso inadecuado de las zonas turísticas actuales y potenciales, organizar la estructura interna de la ciudad para las actividades turística y las demás actividades propias del turismo, así como desarrollar la Laguna del Marques. (PDU, 1980).

**PLAN SECTORIAL DE DESARROLLO TURÍSTICO DE ACAPULCO**  
(Diversificación y Oportunidades de los Segmentos Turísticos en Acapulco)



Fuente: FONATUR. "Plan Sectorial de Desarrollo Turístico de la Zona Metropolitana de Acapulco, 2003", Editado por FONATUR, México, 2003.

Acapulco y Bahías de Huatulco, además de haber sido parte esencial de la creación del edificio sede del Tribunal Federal Electoral.

## 2.5 EL ACAPULCO DIAMANTE

Esta es la actual apuesta del puerto y se generó gracias al rescate ambiental de la Bahía de Santa Lucía, la ampliación y modernización del Aeropuerto Internacional y a la construcción de la Autopista de Sol. Las formas de ocupación del suelo han cambiado un poco, ahora el despojo por parte de autoridades es casi nulo, ya que los ejidatarios han decidido jugar un papel de especuladores del suelo impulsados por las inmobiliarias que ya no solo construyen grandes complejos hoteleros además construyen grandes fraccionamientos de estadia temporal (segundas casas). Los turistas nacionales e internacionales compran viviendas de 32 hasta 70 metros cuadrados en algunos casos a varios kilómetros de la playa, con un desarrollo comercial y de servicios que gira alrededor de la Autopista del Sol y el Aeropuerto Internacional. Los grandes complejos hoteleros tienen extensiones muy grandes de frente de playa, siendo imposible para el turista visitar el atractivo principal que es el mar. Se viola la regulación de las Zonas Federales Marítimas y Terrestres (ZOFEMAT) que exige a estos desarrollos la construcción de servidumbres para el libre tránsito hacia las playas. El Acapulco Diamante está diseñado para un turista que tenga la posibilidad de andar en automóvil, el turista solo puede visitar las zonas comerciales cercanas a los fraccionamientos y las albercas que tienen dichos desarrollos. (Ocampo, 1994).

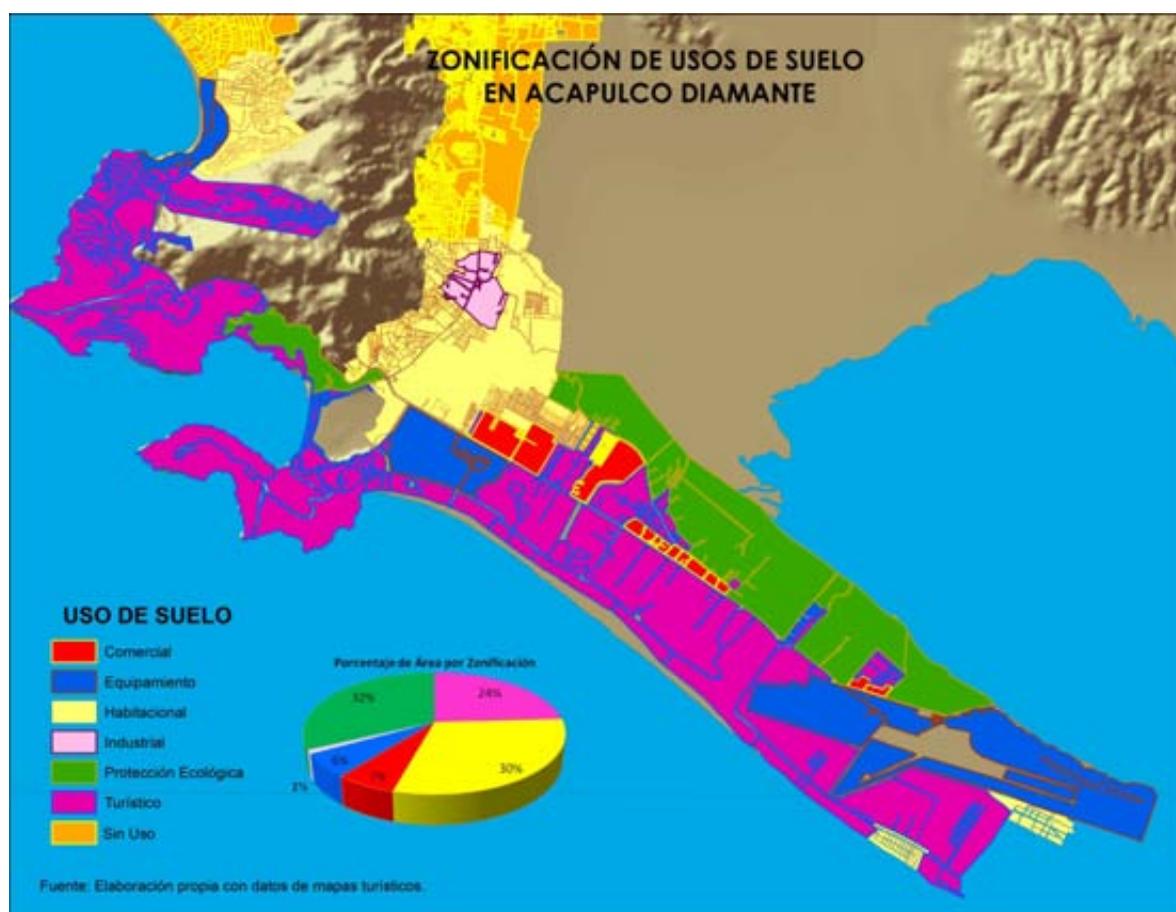


*Playa Revolcadero vista hacia el Hotel Princess.*

La zona de Acapulco Diamante se inició en la década de 1990, el desarrollo de este territorio fue previsto por planes anteriores, su planificación turística fue parte del desarrollo de planes directores y municipales, creados por consultoras, comisiones y técnicos especializados en urbanismo. Para impulsar el turismo en esa zona además del aeropuerto internacional de Plan de Amates se necesitaba la construcción de un libramiento de la Autopista del Sol para servir ésta zona. En su segundo informe de gobierno, el Lic. José Francisco Ruíz Massieu (1987-1993) expresó la necesidad de dicha carretera para la reactivación del turismo en Acapulco después de más de una década de crisis. Para que Acapulco

retomara un nivel que ya había tenido era necesario que se le diera un gran impulso a la zona de Acapulco Diamante, la construcción de la autopista del Sol, una adecuada infraestructura y promoción para que las grandes cadenas hoteleras invirtieran en esta zona, que por sus características pretendía ser un desarrollo turístico a nivel internacional, ya que contribuiría a su crecimiento el hecho de contar con acceso aéreo y terrestre de las mejores condiciones.

La ubicación del Aeropuerto de Acapulco, respecto al desarrollo de Acapulco Diamante, pretende que los turistas desciendan del avión y se hospeden en algún complejo turístico, de donde no es necesario salir. La zona de Acapulco Diamante es un territorio que comprende 7,640.30 hectáreas (PDU, 1987). El primer plan que fue desarrollado con miras a la zona comprendida entre el Puerto Marqués y la Laguna de Tres Palos fue el Plan Director de Acapulco de 1987, creado por el ayuntamiento con el apoyo de consultoras en urbanismo y planeación.



### 2.5.1 LOS PLANES DE DESARROLLO PARA ACAPULCO DE FIN DE SIGLO

#### Plan Director de Acapulco 1987

Las estrategias con las que se diseñó este plan tenían entre sus puntos centrales los relacionados con las actividades económicas y con las nuevas zonas de desarrollo turístico. En las primeras se apuntaba el hecho de promover la diversificación de sus actividades económicas que complementarían al turismo, además para que Acapulco mantuviera su participación en el desarrollo económico nacional, era necesaria la recuperación del turismo receptivo, en particular el gran turismo. En las actividades de carácter complementario consideraba que era necesario el incremento de equipamiento de hoteles, para lo cual se requerían de servicios urbanos, y nuevas zonas para el crecimiento turístico. Ya que las que se encontraban en el interior del Anfitriero se habían agotado; por último, se debían rescatar las zonas subutilizadas del Acapulco tradicional, para categorías complementarias al gran turismo.



Vista de Acapulco Diamante, en primer plano el Hotel Princess y parte del Club de Golf de Acapulco.

En este plan se empezaron a aplicar análisis de los aspectos socioeconómicos, las características de la estructura urbana, la infraestructura y los servicios públicos, además de un apartado de la actividad turística en el puerto. Se observó el gran incremento demográfico que tuvo la ciudad con una TCMA del 11.7% entre 1960 y 1970, y entre 1970 y 1980,

una tasa de crecimiento de 11.4%. Con esas tasas de crecimiento se estimaba que en Acapulco, para 1987, la población sería de casi un millón de personas sin embargo la crisis por la que pasó la ciudad en la década de 1980 redujo la población, de 642,747 en 1980 a 593,212 en 1990, con un

decrecimiento anual del 1%. Los datos de los tabulados del censo de 1980 deben tomarse con reserva ya que se perdieron en el terremoto de 1985. El plan de 1987 se realizó tomando en cuenta el escenario de crecimiento de casi un millón de personas, y se realizaron acciones en diferentes áreas como fueron:

1. Red Hidrosanitaria
  - a. Ampliar el sistema de captación de agua potable desde las fuentes de captación del río Papagayo.
  - b. Construir plantas de tratamiento de agua y potabilizadoras.
  - c. Completar el sistema de alcantarillado.
  - d. Rehabilitación de los pozos de La Sabana que alimentaban el sistema de agua potable.
  
2. Urbanización
  - a. Declaración de zonas de reservas urbanas en los sectores Pie de la Cuesta y El Coloso.
  - b. Regularización de tenencia de la tierra en las colonias populares.
  - c. Constituir la reserva del suelo, para uso habitacional.
  - d. Reubicar a la población que se asentaba en las zonas altas del Anfiteatro.
  
3. Vialidades
  - a. Construcción de un túnel (Maxitúnel) que se iniciara delante de Las Cruces y desembocara en el Acapulco Dorado (terminado en 1996).
  - b. Vialidad nueva, paralela a la laguna, actual carretera al aeropuerto y vialidad del Hotel Princess que luego sería nombrada el Boulevard de las Naciones Unidas.
  
4. Desarrollo Turístico
  - a. Proyecto turístico del sistema lagunar de Tres Palos - Laguna Negra. En el cual se considera el Proyecto de Acapulco Diamante y el Club de Golf. (PDU, 1987)

### **Plan Director Urbano de 1993**

Este plan orientó sus estrategias a crear las condiciones urbanas que promovieran el desarrollo de las actividades económicas complementarias a la turística, para recuperar al turismo internacional y promover el turismo nacional mediante una buena y nueva oferta hotelera, el desarrollo de las zonas de Acapulco Diamante y Pie de la Cuesta, crear la estructura urbana necesaria para este fin. Designar una zona para la preservación

ecológica que sirviera de barrera para el crecimiento urbano y mantener la bahía libre de contaminación.

Para ese plan se tenía con una aptitud turística de 70 kilómetros de litoral, desde la Barra de Coyuca, pasando por Pie de la Cuesta con 1,595 hectáreas, la Bahía de Acapulco totalmente consolidada, la Bahía de Puerto Marqués con 868 Ha y Punta Diamante hasta Barra Vieja, con 3,819 hectáreas. Por otra parte se contaba con la Laguna de Tres Palos con 675 hectáreas en su ribera y la laguna de Pie de la Cuesta con 478 hectáreas dando un total de 1,153 hectáreas aptas para abrir al desarrollo, (PDU, 1993). Con base a este plan se realizaron las siguientes acciones:

1. Red Hidrosanitaria
  - a. Ampliación en la captación de agua potable.
  - b. Ampliación planta potabilizadora.
  - c. Rehabilitación de estación de bombeo las Cruces.
  
2. Urbanización
  - a. Zona de crecimiento Coyuca - Pie de la Cuesta.
  - b. Zona de crecimiento Zapata - Renacimiento.
  - c. Zona de crecimiento Acapulco Diamante.
  
3. Medio Ambiente
  - a. Monitoreo de la calidad del agua Bahía de Acapulco y Puerto Marqués. Estudios de impacto ambiental para el desarrollo turístico de la zona.
  - b. Campaña de reforestación en el parque Nacional El Veladero. (PDU, 1993).

## **Plan de Desarrollo Urbano Metropolitano de 1998**

Este plan desarrollado en pleno sexenio del Presidente Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000), después del devastador Huracán Paulina<sup>7</sup>, hacía énfasis en la corrección de problemas en la regulación del suelo, la imagen urbana, en la vivienda, la infraestructura y las vialidades. Se planteaba reordenar los usos del suelo actuales en congruencia con las

---

<sup>7</sup> Se formo en el Pacífico Mexicano el 5 de Octubre de 1997 afectando las costas de los estados de Chiapas, Oaxaca, Guerrero, Michoacán, Colima y Jalisco. La Madrugada del 9 de Octubre se interno en el puerto de Acapulco. La humedad de los suelos, producida por el paso de la tormenta tropical Olaf una semana antes, combinada con la fuerte lluvia (411.2 mm.) generada por Paulina, causó severos deslaves e inundaciones en colonias en la periferia de la bahía de Acapulco. Ahí, por lo menos 5.000 hogares fueron destruidos en su totalidad y otros 25.000 fueron dañados, 3.067 quedaron sin techo y alrededor de 300,000 personas quedaron sin hogar dentro y fuera de la ciudad. Los hoteles de descanso cerca de la playa no fueron gravemente afectados por el huracán, aunque los residentes de los barrios suburbanos perdieron lo poco que tenían. Gran parte de la ciudad fue cubierta por lodo y el 70% de Acapulco se quedó sin agua como resultado del paso del huracán y se registraron daños por 7.5 mil millones de dólares.

funciones predominantes de la ciudad. En la imagen se propuso reglamentar las alturas en toda la zona de estudio, teniendo especial cuidado en las zonas de potencial de desarrollo residencial y turístico. Las acciones realizadas en este plan fueron:

1. Red Hidrosanitaria
  - a. Introducción de agua potable en la zona urbana sector Zapata-Renacimiento-Llano Largo.
2. Urbanización
  - a. Se reubicaran a los habitantes de los asentamientos que ocupan los causes y escurrimientos del anfiteatro.
  - b. Regularización de la tenencia de la tierra en zonas ejidales.
  - c. Orientación de las zonas de crecimiento.
  - d. Control en los usos del suelo para evitar incompatibilidad.
3. Vialidad y Transporte
  - a. Ampliación de secciones viales reducidas (carretera Pie de La Cuesta, carretera Escénica, costera Miguel Alemán del centro a Caleta).
  - b. Programas de pavimentación en las zonas altas del Anfiteatro.
  - c. Organizar las intersecciones conflictivas de la ciudad.
4. Equipamiento Urbano
  - a. Construcción de vivienda para los habitantes ubicados en asentamientos irregulares.
5. Medio Ambiente
  - a. Evitar los basureros clandestinos.
  - b. Conservación de los manglares para evitar ser amenazados por la mancha urbana.
  - c. Evitar descargas en las Bahía de Acapulco y Puerto Marqués.
6. Urbana Imagen
  - a. Reforestación en vías primarias y en zonas habitacionales. (PDU, 1998).

### **Plan Sectorial de Desarrollo Turístico Metropolitano del 2003**

Este plan fue realizado por FONATUR por encargo del gobierno municipal, en este se da un diagnostico detallado de la situación turística en Acapulco además de propuestas para incentivar el turismo y el desarrollo de la infraestructura necesaria para éste. Parte de un pequeño análisis de

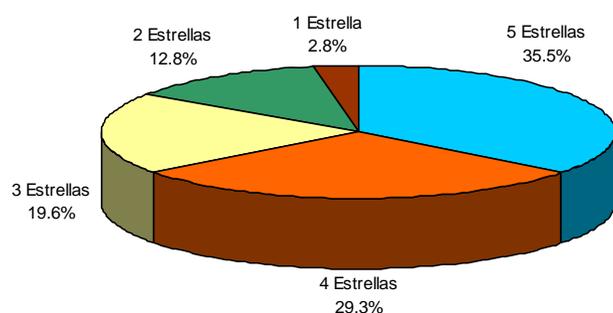
la población la cual del 2000 al 2005 ha tenido un decremento en un 0.13% pasando de 722,499 a 717,766 habitantes, esta reducción de la población en 5 años revela el estancamiento económico por el que pasa el Puerto, siendo ahora una ciudad expulsora de personas.

Se hace también una revisión de la situación turística actual y se plantean propuestas que están en proceso de implementación. La oferta total de alojamiento de Acapulco está compuesta por tres tipos de establecimientos:

1. Cuartos hoteleros, que concentra todas aquellas habitaciones que se encuentran en establecimientos hoteleros y que no están bajo un régimen de tiempos compartidos
2. Cuartos extrahoteleros, que concentra todas aquellas casas, condominios y departamentos que se venden o rentan a los turistas
3. Cuartos bajo el régimen de tiempo compartido, ya sea que se localicen dentro de un complejo hotelero o en edificios independientes.

La oferta total de Acapulco asciende aproximadamente a 34,740 cuartos, de los cuales, 15,988 cuartos son hoteleros (46.5%), 17,000 cuartos extrahoteleros (49.4%) y 1,452 cuartos bajo el régimen de tiempo compartido (4.2%). (DGTM, 2002).

CATEGORÍA DE LA OFERTA PORCENTAJE DEL TOTAL DE CUARTOS



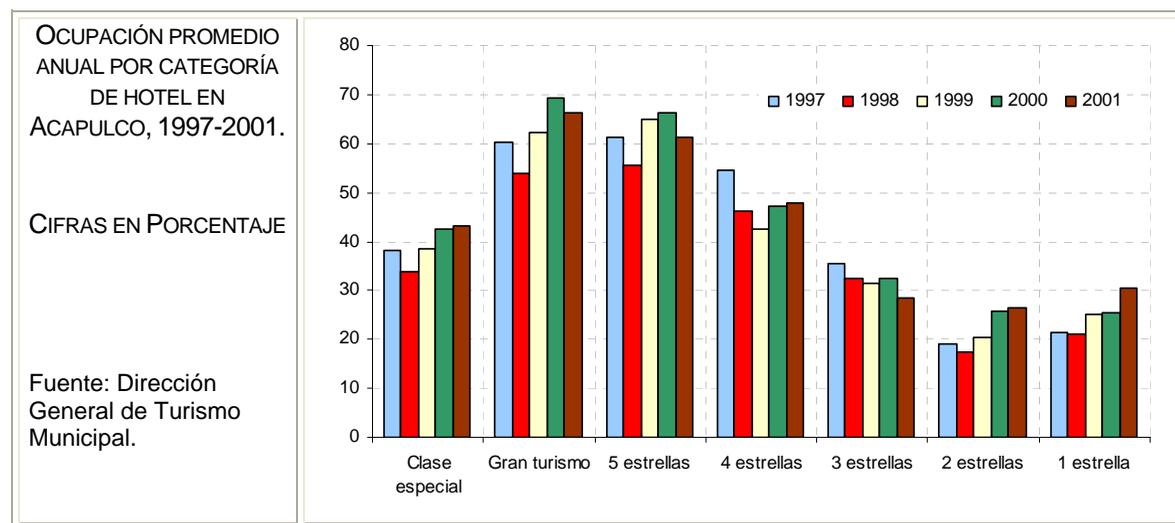
La zona con mayor potencial de desarrollo en materia de oferta de alojamiento es Acapulco Diamante; el 80 por ciento del total de nuevos cuartos con vocación turística en construcción se localizan en dicha zona.

Fuente: Plan Sectorial de Turismo, 2003, FONATUR

En el 2001, la zona de Acapulco Diamante concentraba el 25.7 por ciento de la oferta de alojamiento total, sólo detrás del Acapulco Dorado, que concentra el 51.7 por ciento; de continuar esta tendencia el escenario, en el 2025 la proporción de oferta de alojamiento por zona se transformará gradualmente en la que Acapulco Diamante podría llegar a concentrar aproximadamente el 32.4 por ciento del total de la oferta, en detrimento de la participación del Acapulco Dorado. (FONATUR, 2003).

La mayoría de los hoteles de Acapulco no son competitivos en sus costos de operación donde en Acapulco es de 250 pesos diarios. Entre las razones destacan lo rígido de los contratos colectivos de trabajo (que en la mayoría de los casos datan de más de 20 años), las tuberías se encuentran en malas condiciones, la obsoleta tecnología en aires acondicionados y energía eléctrica, el tratamiento de residuos no es el apropiado e ineficiencia en los procesos críticos del negocio. Prueba de ello, los hoteles que iniciaron operación en el 2000 tienen un menor costo de operación del hasta el 100% con respecto a los hoteles tradicionales.

Gran parte de los hoteles de Acapulco enfrentan una relación tensa con los sindicatos locales; no existen proyectos conjuntos exitosos para elevar la calidad y capacitación de los trabajadores del sector turístico que se contrata en los hoteles y demás prestadores de servicios. Aunado a los problemas administrativos señalados, los hoteles de categorías inferiores a las cuatro estrellas tienen una ocupación promedio muy baja; esta situación ha ocasionado que los hoteles de menor calidad tengan muchos problemas financieros impidiéndoles reinvertir en sus instalaciones y que incluso algunos se encuentren al borde de la quiebra.



En términos generales, Acapulco no enfrenta un problema de ocupación hotelera, sino de un alto costo de operación en los hoteles (particularmente en hoteles de 4 y 5 estrellas del Acapulco Dorado). Mientras que de acuerdo a los estándares de hoteles eficientes de otros destinos turísticos su operación es rentable con una ocupación superior entre el 25% al 30%. En cambio los hoteles de Acapulco requieren una ocupación superior del 35% ó 38% por ciento.

La zona Dorada es el principal eje de la oferta hotelera actual de Acapulco, concentra una infraestructura hotelera de 85 hoteles y 9,299 cuartos; los cuartos de hotel de esta zona son en su mayoría de 5 y 4 estrellas, la ocupación hotelera asciende a 65.7 por ciento (superior al promedio nacional). (DGTM, 2002).

Por su parte, la zona del Acapulco Tradicional concentra una oferta hotelera de 118 hoteles y 5,446 cuartos; los cuartos de hotel de esta zona son en su mayoría de 1 a 3 estrellas; es la zona con menor ocupación hotelera (34.2%).

Esta zona es básicamente de microhotelería (30-40 cuartos); prácticamente no ha crecido en número de cuartos desde hace varios años y poco a poco se ha devaluado por diversas externalidades negativas (vecindad de barrios de alta peligrosidad, deterioro de la imagen urbana), el abandono de inversiones en esa zona y el desordenado crecimiento de actividades que no están vinculadas al turismo (papelerías, ferreterías, farmacias).

La zona Diamante está todavía en proceso de desarrollo, la infraestructura hotelera asciende a 13 hoteles y 2,695 cuartos; sin embargo, es la zona de mayor potencial futuro y mejor proyección en la prestación de servicios. El Ejido Bonfil, Revolcadero, Tres Vidas y Barra Vieja son zonas que también tiene gran proyección para el surgimiento de nuevos desarrollos turísticos. Los problemas vigentes en la tenencia de la tierra, invasiones y el desordenado crecimiento de las actividades económicas y urbanas están representando un freno para el desarrollo de esta zona. (FONATUR, 2003).

El programa resuelve la actual diversificación de los segmentos del turismo y ubica las principales actividades que se realizan en toda la zona de influencia de Acapulco, se tienen como actividades principales el ecoturismo, turismo de aventura deportes extremos, convenciones, sol y playa, golf, náutico, cultural y arqueológico. La apuesta de este programa es el desarrollo estructurado de actividades turísticas con mayor valor agregado además de crear los circuitos necesarios para el mejor aprovechamiento de los atractivos turísticos de la zona. Se propone también la creación de tres nuevos tipos de atractivos turísticos, el turismo rural, turismo de la salud y el turismo de los casinos, rememorando este último la propuesta de Carlos Contreras. Estos segmentos están propuestos con miras a un turismo más sustentable y diversificado.

El programa para reposicionar Acapulco de nuevo como centro turístico de gran categoría tiene las siguientes estrategias:

1. Mejoramiento e impulso de Acapulco Diamante.
2. Mejoramiento y construcción de nuevos accesos.
3. Conservación de Acapulco Dorado.
4. Mejoramiento de Acapulco Tradicional y zonas arqueológicas e históricas.
5. Mejoramiento de Pie de la Cuesta-Barra de Coyuca.
6. Reordenamiento de Puerto Marqués-Laguna Negra.
7. Mejoramiento Parque El Veladero e Isla La Roqueta.
8. Mejoramiento de sectores rurales Laguna de Tres Palos, Laguna de Coyuca y Dos Arroyos-Km. 30.
9. Aplicación GENERAL.

Se establecieron tres tipos de proyectos dependiendo de los plazos de cada uno en un plazo emergente se plantearon los proyectos prioritarios que son:

1. Saneamiento (Zonas: Acapulco Tradicional, Acapulco Dorado y Acapulco Diamante).
  - a. Implantación de un sistema eficiente de recolección de residuos.
  - b. Colocación de rejillas interceptoras de basuras en los cauces de arroyos.
  - c. Inicio de la gestión de la certificación Bandera Azul.
2. Imagen urbana (Zonas: Acapulco Tradicional y Acapulco Dorado).
  - a. Inicio de la construcción del Nuevo Malecón de Acapulco.
  - b. Accesos y señalización en playas.
  - c. Implantación de un programa de mejoramiento de imagen urbana.
3. Vialidad y Transporte (Zonas: Acapulco Tradicional y Acapulco Dorado).
  - a. Implantación de un operativo permanente de control del tránsito y regulación del transporte público en la Costera.

También se plantea la necesidad de realizar proyectos detonadores a corto y mediano plazo en los seis destinos, de la zona metropolitana de Acapulco y son:

1. Acapulco Diamante
  - a. Constitución de la reserva urbana – turística.
  - b. Construcción de campos de golf de firma internacional.
  - c. Desarrollo de marinas.

- d. Desarrollo de complejos condominales y hoteles para turismo de ingreso alto.
  - e. Reciclamiento de Puerto Marqués.
  - f. Desarrollo de un centro urbano-turístico.
2. Acapulco Dorado
- a. Aprovechamiento para fines turísticos de terrenos ocupados por Deportivo Acapulco, Pemex y Base Naval (retirando las instalaciones que actualmente existen y que sean incompatibles con el uso turístico actual de la zona).
  - b. Desincorporación y optimización del uso del Centro de Convenciones.
  - c. Modernización del equipamiento, instalaciones y reclasificación de los hoteles.
3. Acapulco Tradicional
- a. Rescate del centro y barrios históricos.
  - b. Rescate del Fortín Álvarez.
  - c. Construcción de Plazoleta de acceso en Caleta.
  - d. Construcción del malecón.
  - e. Desconcentración del Anfiteatro.
  - f. Conclusión del proyecto de La Quebrada.
  - g. Revitalización de Plaza de Toros.
  - h. Reciclamiento del terreno del Jai-Alai.
  - i. Rescate de hoteles tradicionales.
  - j. Modernización del Mundo Marino y Parque Papagayo.
4. Pie de la Cuesta -Barra de Coyuca
- a. Constitución de la reserva urbana – turística.
  - b. Desarrollo de villas, cabañas, hoteles de baja densidad y Spa´s
  - c. Desarrollo de infraestructura turística (muelles, accesos, zonas comerciales y gastronómicas).
  - d. Impulso a Subcentros Urbano-turísticos.
5. Parque El Veladero e Isla La Roqueta
- a. Accesos e infraestructura básica para aprovechar Palma Sola y El Veladero.
  - b. Mejoramiento de los servicios turísticos, muelles y transporte náutico para La Roqueta.
6. Sectores rurales Laguna de Tres Palos, Laguna de Coyuca y Dos Arroyos-Km. 30
- a. Marina seca en El Carrizal.

- b. Desarrollo de infraestructura turística (muelles, accesos, zonas comerciales y gastronómicas) en El Carrizal, El Embarcadero y San Pedro Las Playas.
- c. Construcción de Puente vehicular en el poblado Lomas De Chapultepec (conexión expedita con Municipio de San Marcos).
- d. Construcción de puente en Barra de Coyuca.
- e. Integración de un circuito turístico- histórico "Ruta de la Independencia" que incluye los poblados de La Providencia, Texca y El Veladero y el Fortín Álvarez.
- f. Desarrollo de un Spa con aguas termales en Dos Arroyos.
- g. Integración de un circuito turístico incluyendo: La Providencia, El Veladero (poblado) y Lomas del Aire.
- h. Impulso a Subcentros Rurales-turísticos: El Carrizal, El Embarcadero, Barra de Coyuca, San Pedro Las Playas, El Arenal y Dos Arroyos.

Por último, se plantean cuatro proyectos de consolidación a mediano y largo plazo los cuales entran en las áreas, ambientales, de imagen urbana, de desarrollo turístico, de vialidad y transporte (FONATUR, 2003).

Actualmente este programa se aplica en todo lo referente a la planificación turística de Acapulco, hasta el momento no existe un plan director urbano mas actualizado, el último es el de 1998, se tiene en cuenta una propuesta por parte de la Secretaria de Desarrollo Social pero hasta el momento no ha sido aprobado por el congreso estatal.

## CÁP. III CONSIDERACIONES FINALES

### 3.1 SÍNTESIS DE LOS PLANES URBANOS PARA ACAPULCO

El planteamiento de éste inciso, es la comparación de las diferentes propuestas realizadas y no realizadas desde el Plan Director Urbano de Acapulco de 1931 hasta el Plan Sectorial Metropolitano de 2003 con el fin de revisar las acciones y estrategias que fueron mas redundantes durante la planeación en Acapulco, esta síntesis se dividió en siete grandes temas: Redes Hidrosanitarias, Urbanización, Vialidad y Transporte, Equipamiento Urbano, Medio Ambiente, Desarrollo Turístico e Imagen Urbana.

**Tabla Cronológica de los Planes**

<b>AÑO</b>	<b>PLAN</b>	<b>PLANIFICADOR</b>
1931	Plano Director Urbano de Acapulco	Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas (Arq. Carlos Contreras)
1945	Plano Regulador de Acapulco	Junta Federal de Mejoras Materiales
1950	Plano Regulador de Acapulco	Comisión de Planificación de Acapulco (Arq. Mario Pani)
1960	Plano Regulador de Acapulco	Arq. Enrique Cervantes Sánchez
1970	Plan Acapulco	Fideicomiso Acapulco (FIDACA)
1975	Plan Metropolitano de Acapulco	Arq. Enrique Cervantes Sánchez
1980	Plan de Desarrollo Urbano de Acapulco	Arq. Xavier Cortes Rocha
1980 – 1982	Plan de Acciones Básicas	Fideicomiso Acapulco (FIDACA)
1985 – 1988	Plan de Acciones a Largo Plazo	Fideicomiso Acapulco (FIDACA)
1987	Plan Director Urbano de Acapulco	Ayuntamiento de Acapulco
1993	Plan Director Urbano de Acapulco	Ayuntamiento de Acapulco
1997	Plan Director Urbano de Acapulco	Ayuntamiento de Acapulco
1998	Plan de Desarrollo Urbano Metropolitano de Acapulco (Modificación del PDU de 1997)	Ayuntamiento de Acapulco
2003	Plan Sectorial de Desarrollo Turístico de la Zona Metropolitana de Acapulco	FONATUR

Fuente: Elaboración propia, 2008.

### **3.1.1 RED HIDROSANITARIA**

Desde el Plan Director Urbano de Acapulco de 1931, la necesidad de agua en el puerto era prioritaria pero no se realizó ninguna acción palpable de este tipo hasta el Plano Regulador de Acapulco de 1960. Es de destacarse que en todos los planes posteriores al de 1960 se hicieron estrategias para remediar la necesidad de agua de la población, sin embargo aunque se realizaron muchísimas acciones en este sentido la ciudad sigue padeciendo la falta de agua, sobre todo en las zonas marginales o periféricas. La creación de un sistema de drenaje en toda la ciudad fue también un tópico recurrente desde el Plano Regulador de 1945 aunque las acciones realizadas se concretaron hasta 1970 con el mando de la Secretaría del Patrimonio Nacional. Subsecuentemente las propuestas del FIDACA se realizaron hasta 1998, de manera sistemática. Actualmente la ampliación de un sistema de drenaje se concentra en las zonas con mayor auge económico y turístico en ese caso desde Puerto Marqués hasta la Colonia Bonfil (Acapulco Diamante). La creación de plantas de tratamiento de aguas y de plantas potabilizadoras se recalco en el Plan Director Urbano de 1987, pero su mantenimiento es deficiente. Desde 1993 se necesita la rehabilitación de plantas potabilizadoras y de tratamiento de aguas negras, además las descargas de estas no están reguladas adecuadamente. Por último, la visión de crear un sistema de drenaje pluvial se notó en el Plan Acapulco de 1970 y sus acciones se han realizado parcialmente y sobre todo en las zonas turísticas, este hecho fue revelado con el huracán Paulina.

### **3.1.2 URBANIZACIÓN**

Desde el primer plan creado para la ciudad puerto de Acapulco la creación de una infraestructura y equipamiento urbano fue primordial. La planeación en esa época respondía a la escuela norteamericana. Siendo la necesidad de proporcionar habitación a los pobladores esencial lo que planteó en varias ocasiones la construcción de viviendas. Otra cuestión era la regulación o control del crecimiento urbano que se presentaba, la reubicación de la población mal asentada en el anfiteatro, la regularización de tierra para vivienda y la creación de reservas territoriales para una urbanización más ordenada. En el Programa de Mediano Plazo 1985-1988 se propone por primera vez la planeación turística en una zona de la urbe, la cual comprende el área circundante a Puerto Marqués y la desconcentración del anfiteatro. La mayor parte de la urbanización en la ciudad fue de manera irregular, cuando la situación de marginación y pobreza se vuelve palpable, en 1970, el gobierno federal instrumenta

medidas para un crecimiento más ordenado de la ciudad. Actualmente la marginación es en las partes periféricas de la ciudad y se presenta en mayor medida en las zonas rurales adyacentes.

### **3.1.3 VIALIDAD Y TRANSPORTE**

Las vialidades han sido preocupación recurrente en todos los planes, las primeras propuestas no solo se limitaban al área de la ciudad sino inclusive planteaban vialidades regionales, claro que la principal acción que se tomó desde 1931 fue la construcción de la Avenida Costera Miguel Alemán, que partía desde el centro hacia la playa de Hornos. También la preocupación de que la ciudad tuviera varios accesos de llegada y salida hacia las distintas regiones. En 1975, la gran cantidad de automotores en la ciudad empezó a afectar la calidad del ambiente porteño, por esto se planteó la posibilidad de controlar los niveles de contaminación por medio de un "hoy no circula", otra solución fue la creación de varios libramientos que evitaran el paso de vehículos por el anfiteatro como es el caso del libramiento a Zihuatanejo. También la ampliación y construcción de nuevas avenidas en el anfiteatro el tránsito en el Acapulco Tradicional. En cuanto al transporte, el Arquitecto Carlos Contreras, propone en 1931 la construcción de un ferrocarril que llegue hasta el puerto, la construcción de un aeropuerto en las cercanías de Barra de Coyuca, al igual que éste, el Arquitecto Mario Pani propone la construcción de un muelle en Puerto Marqués y un ferrocarril en La Sabana, que desplazaría mercancías y personas hacia otras partes de la República. Los siguientes planes no tuvieron una visión regional, se concretaron más en regular el transporte urbano existente, que en crear un sistema de transporte metropolitano eficiente.

### **3.1.4 EQUIPAMIENTO**

La concepción de equipamiento desde los primeros planes era la dotación de lugares comerciales, educacionales, culturales, recreativos y de salud. La vivienda también era considerada equipamiento al ser construida por el Estado y se ha planteado así hasta la actualidad. En los planes de 1950 y 1960 se proponía la construcción de una zona industrial y portuaria en Puerto Marqués pero nunca llegó a concretarse. El equipamiento para el turismo es concebido en un inicio por el Plan de 1931, luego ratificado en el Plan de 1960, la propuesta de estos dos planes fue la construcción de hoteles. En el Plan Sectorial de 2003 se vuelve a plantear la construcción de equipamiento turístico desde marinas hasta campos de golf, respondiendo a un turismo demandante con perfiles socioeconómicos de mayores

ingresos. Lo increíble es que la construcción de equipamiento no ha sido un problema para la ciudad como lo es su mantenimiento, muchos de los actuales equipamientos son obsoletos y necesitan una rehabilitación y refuncionalización.

### **3.1.5 MEDIO AMBIENTE**

La primera preocupación sobre el cuidado ambiental nace en el Plan de 1945 con la canalización de los arroyos esto para que las viviendas no descargaran sus drenajes directamente a los cuerpos de agua. Los siguientes planes siguen directrices similares pero más amplias; las cuales van desde la clausura de las descargas de aguas residuales a escurrimientos y acuíferos, así como la reglamentación de las descargas de embarcaciones en el mar. En 1993 se propone un monitoreo continuo de la calidad del agua en la Bahía de Acapulco y en Puerto Marqués además del saneamiento del río La Sabana. Desgraciadamente estas propuestas se han realizado parcialmente y la necesidad de agua potable se vuelve a plantear en el Plan Sectorial de 2003 para conseguir en Acapulco la certificación Bandera Azul, la cual se le otorga a playas que cumplen con exigentes requisitos ambientales, de seguridad y limpieza. Cuando una playa exhibe esta bandera significa que es limpia, segura y constantemente monitoreada en la calidad de sus aguas y servicios. Otro gran problema es el de los desechos sólidos al cual se han tenido acciones parciales. La necesidad de uno o varios rellenos sanitarios que cumplan con las normas de calidad ambientales se ha postpuesto desde el Plan de 1987, el cual proponía la eliminación de tiraderos a cielo abierto y consecuentemente, en 1998, la eliminación de basureros clandestinos en lo cual se ha avanzado parcialmente. El problema de los desechos sólidos es la falta de un sistema metropolitano de recolección y disposición eficiente, planteado en 2003. La conservación y reforestación de los bosques que rodean el anfiteatro, así como el parque El Veladero y los manglares de las zonas costeras y lagunares han estado en la agenda pública desde el primer Plan Director Urbano de 1931, pero la mancha urbana ha afectado considerablemente su entorno arbóreo y las acciones han sido limitadas cómo para poder subsanar este problema.

### **3.1.6 TURISMO**

Los planes no se desarrollaron mucho con relación al turismo dependiendo de la época y del crecimiento de la ciudad eran las propuestas para nuevas zonas turísticas. Primero se planteó la Playa de Hornos en 1931, luego en 1960 el desarrollo de Caleta, Caletilla y la Roqueta. En 1980 se

plantea remodelar estos mismos sitios y desarrollar las playas de Tlacopanocha, Manzanillo, Playa Larga, Icacos, y la zona de la Laguna de Marqués. Esta última se plantea en 1987 pero con una extensión mayor, así la propuesta era desarrollar desde Punta Diamante hasta Barra Vieja pasando por la Laguna de Tres Palos. Es hasta el Plan Sectorial de 2003 que se propone una mayor diversidad de atractivos turísticos de alto nivel como el impulso en la construcción de spas y marinas y el impulso de centros turísticos rurales. Esta propuesta de desarrollo turístico va encaminada hacia dos grandes subcentros el de Acapulco Diamante y el de Pie de la Cuesta-Barra de Coyuca. Los cuales siguen obedeciendo a intereses inmobiliarios extranjeros, y a un renovado tráfico de influencias.

### **3.1.7 IMAGEN URBANA**

La primera propuesta nace con el Arquitecto Mario Pani, el cual propone en el Plan de 1950, con la creación de un reglamento de conservación de las características arquitectónicas de la zona vieja de Acapulco. Luego es hasta 1987, que se vuelve a plantear esta problemática, e inclusive se llega a proponer la creación y delimitación de un centro histórico y puerto de la ciudad. La conservación del centro tradicional de Acapulco es una propuesta recurrente en todos los planes hasta el 2003. La creación de una imagen para la ciudad ha sido preocupación reiterada desde 1987 y en particular de la zona de la costera, así se crea el Reglamento de Imagen Urbana de la Costera, el cual no se ha actualizado desde 1987. El rescate y mejoramiento de hoteles tradicionales se ha realizado parcialmente, también ha reforestado parcialmente las vialidades primarias y las zonas habitacionales. Estos resultados son parte de una despreocupación de las autoridades municipales por la imagen urbana de Acapulco, si se pusiera un mayor énfasis en este segmento la ciudad tendría una ventaja competitiva con respecto a otros sitios de playa.

### 3.2 CONCLUSIONES SOBRE LA PLANIFICACIÓN TURÍSTICA

Los procesos por los cuales el crecimiento de Acapulco en el siglo XX se caracterizó son variados, la mayor parte de los terrenos aprovechables para un desarrollo inmobiliario turístico pertenecía al campesinado ejidatario y en propiedad comunal; la expropiación territorial fue justificada de diferentes maneras, las compensaciones se realizaron parcialmente dejando en muchos casos a los antiguos propietarios inconformes por este procedimiento de incorporación de suelo urbano. Aunado a esta situación muchos de los territorios expropiados fueron adjudicados inmediatamente a empresas inmobiliarias de políticos, militares y empresarios, para su supuesto desarrollo, aunque en la realidad sería para ofertar los terrenos a un mercado turístico de ingresos muy altos. Parece ser que Acapulco fue la respuesta a un estado carente de derecho y de garantías ciudadanas, la prevalencia del tráfico de influencias, impidió que el turismo creciera de una forma más ordenada.

Al parecer el desarrollo del turismo solo trajo consecuencias negativas para la población, aunque la generación de salarios mejor remunerados que en otras partes del país por parte del turismo, no evitó que las redes sociales y familiares fueran rotas, que la gran cantidad de migrantes en busca de empleo y vivienda trajeran la descomposición y la inadaptación al medio urbano, además la oferta de terrenos para vivienda residencial de altos ingresos y para conjuntos hoteleros, había utilizado la mayor parte del territorio apto para urbanizarse. Esta situación trajo con el paso del tiempo una falta en la demanda de suelo para estos desarrollos, la búsqueda de una oferta de desarrollos de vivienda para las clases sociales más bajas ha aumentado y Acapulco se ve nuevamente en un crecimiento rumbo a las periferias de la ciudad y con tendencias hacia la Laguna de Tres Palos. Lo que puede desencadenar nuevamente una serie de problemas urbanos y sociales, y no solo por una falta de planeación a largo plazo sino también por el escaso seguimiento de los planes urbanos por parte de los gobiernos municipales.

Las nuevas preguntas que surgen ante estos panoramas son: ¿Hasta cuándo prevalecerá el impulso en la construcción del espacio turístico por intereses privados sin control estatal alguno?, hemos visto que el actuar del capital no siempre es eficiente para un desarrollo integral, se ha notado que los empresarios utilizan a funcionarios del gobierno como facilitadores en la concesión de terrenos para proyectos inmobiliarios turísticos multiplicando así sus utilidades, también se puede preguntar, ¿En verdad la planeación turística en México no ha avanzado o solo es aplicada cuando los principales capitales son extranjeros?, esto surge de ejemplos como Cancún el cual en su mayoría es de inversión extranjera, al igual que Ixtapa

o los Cabos, pero los cuales tienen sus asentamientos humanos ocultos de la mirada del turista. Entonces surge tal vez una afirmación, el Estado nuevamente se afianza como un promotor de las inversiones extranjeras dejando de lado el impulsar la inversión nacional, poniendo a disposición de las inversiones externas todos los recursos de planeación para que los atractivos turísticos se desarrollen, pero sin plantear un desarrollo social en la población trabajadora, ni soluciones negociadas con la población afectada por estos proyectos, y menos aún hacia los medianos y pequeños inversionistas y empresarios nacionales.

El turismo sigue siendo para el país una de las principales fuentes de divisas, y uno de los sectores económicos mejor remunerados, la evolución de los planes y programas que intervinieron a lo largo del siglo XX en Acapulco, ha pasado por varias etapas. Al principio se vio el gran potencial del territorio, no solo sus atractivos turísticos sino su potencial industrial y agrícola, sin embargo estos planes no fueron ejecutados teniendo desde 1930 hasta 1950 un crecimiento muy importante de la población. Con el impulso del Presidente Miguel Alemán hacia la creación del principal centro turístico del país se tuvieron planes acordes al desarrollo inmobiliario turístico, olvidado completamente la base laboral de los futuros complejos turísticos, los habitantes que trabajaban en actividades complementarias, y por ende el equilibrio ambiental de la zona. Para la década de 1970 la explosión demográfica creó una crisis ambiental, social y económica, haciendo que los planes de la época obedecieran exclusivamente a corregir la situación.

Después de 1970 la planificación turística en Acapulco desapareció, los desarrollos turísticos crecían sin un proyecto unificador, además la situación económica internacional no fue la adecuada para el turismo. Durante diez años hasta 1990 la planificación urbana siguió tratando de corregir los errores de varias décadas de marginación y pobreza. Fue hasta finales del siglo XX e inicios del XXI que la planificación turística volvió a aparecer en la agenda, proyectando nuevas zonas con gran potencial turístico y regenerando las zonas turísticas en un creciente estado de obsolescencia física y funcional. Con el actual plan sectorial de desarrollo turístico el turismo en Acapulco tiene nuevos rumbos por seguir, pero las dinámicas de ocupación del suelo han cambiado en los últimos diez años, así que nuevamente se carece de un plan director de desarrollo urbano adecuado, que ayude evitar un crecimiento desordenado. Pero es importante recordar que en Acapulco casi cada quinquenio se desarrollo un plan regulador, pero los gobiernos locales, estatales y federal pocas veces los han aplicado en su totalidad.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alessio Robles, Vito, (Alessio, 1932). "Acapulco en la historia y en la leyenda", México, 1932.
- Boullon, Roberto, (Boullon, 1990). "Planificación del Espacio turístico" Trillas, México, 1990.
- Campodónico, Carlos y Merys Fernández, Wilson, (Campodónico y Merys, 1981). "Crecimiento de Acapulco" Editado por la Comisión Editorial Municipal, Acapulco, México, 1981.
- Dirección Generación de Turismo Municipal (DGTM, 2002). "Informe de actividades", Acapulco, 2002.
- Fernández, Justino, (Fernández, 2004). "Aportación a la monografía de Acapulco", INBA, México, Primera ed. en 1934, Última ed. en 2004.
- Fideicomiso para el Desarrollo Económico y Social de Acapulco, (FIDACA, 1980). "Acapulco pasado y presente", México, 1980.
- Gómez Jara, Francisco, (Gómez, 1976). "Acapulco despojo y turismo", Editado por el Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, México, 1976.
- Instituto Mexicano de Investigaciones Turísticas, (IMIT, 1981). "Desarrollo del turismo en México, cuatro etapas", Abastecedora de Impresos, México, 1981.
- Jiménez Martínez, Alfonso de Jesús, (Jiménez, 1993). "Turismo: estructura y desarrollo, la estructura funcional del turismo internacional y la política turística de México, Desarrollo histórico, 1945-1990", McGraw Hill, México, 1993.
- Jiménez Martínez, Alfonso de Jesús, (Jiménez, 1998). "Desarrollo Turístico y sustentabilidad: el caso de México". Porrúa, México, 1998.
- MacDonald Escobedo, Eugenio, (McDonald, 1981). "Turismo: una recapitulación. Historiografía de los conceptos pronunciados por gobernantes mexicanos desde 1823", Bodoni, México, 1981.
- Martínez Carvajal, Alejandro, (Martínez, 1999). "Crecimiento, Torbellino del tiempo", DPA Impresores, Acapulco, México, 1999.

- Martínez Carvajal, Alejandro, (Martínez, 2003). "Acapulco 500 años de Historia", Tomos 1 y 2, DPA Impresores, Acapulco, México, 2003.
- Nacional Financiera, (NAFINSA, 1990). "La economía mexicana en cifras", NAFINSA, edición 11, México, 1990.
- Ramírez Sainz, Juan Manuel, (Ramírez, 1981). "Turismo y medio ambiente", Editado por la UAG, México, 1981.
- Ruiz Massieu, José Francisco (Massieu, 1992). "La saga del sol, la renovación turística en Guerrero, Acapulco, Taxco, Zihuatanejo", Gobierno del Estado de Guerrero, México, 1992.
- Servin Massiu, Manuel, (Servin, 1998). "Sobre medio ambiente, turismo y desarrollo: el caso de Acapulco", Uteha, México, 1998.

#### **HEMEROGRÁFICOS**

- Ocampo Marín, (Ocampo, 1994). "Tendencias del desarrollo en Acapulco", Ciudades, Vol. 6, mes Julio-Septiembre, Pág. 45-48, México, 1994.
- Revista Bancomer, (Bancomer, 1982). "El turismo: una dura conquista. Panorama general y el caso de Acapulco, Guerrero" Panorama Económico Bancomer, Vol. 31, mes Julio, Pág. 177-182, México, 1982.

#### **PLANOS Y PLANES DE DESARROLLO**

- Comisión de Planificación de Acapulco. "Plano Regulador de Acapulco, 1950, (PRU, 1950)", México, 1950.
- Cervantes Sanchez, Enrique. "Plano Regulador de Acapulco, 1960, (PRU, 1960)", México, 1960.
- FIDACA, (FIDACA, 1970). "Plan Acapulco 1970", Guerrero, México, 1970.
- Cervantes Sánchez, Enrique. "Plan Metropolitano de Acapulco, 1975, (PDUM 1975)", México, 1975.
- Cortes Rocha, Xavier. "Plan de Desarrollo Urbano de Acapulco, 1980, (PDU 1980)" México, 1980.

- Fideicomiso para el Desarrollo Económico y Social de Acapulco, (FIDACA, 1980). "Plan de Acciones Básicas 1980-1982: Saneamiento y orden urbano de Acapulco", México, 1980.
- "Plan Director Urbano de Acapulco, 1987, (PDU 1987)", Editado por el Ayuntamiento de Acapulco, Guerrero, México, 1987.
- "Plan Director Urbano de Acapulco, 1993, (PDU 1993)", Editado por el Ayuntamiento de Acapulco, Guerrero, México, 1993.
- "Plan Director Urbano de Acapulco, 1997, (PDU 1997)", Editado por el Ayuntamiento de Acapulco, Guerrero, México, 1997.
- "Plan de Desarrollo Urbano Metropolitano de Acapulco, 1998, (Modificación del PDU 1997)", Editado por el Ayuntamiento de Acapulco, Guerrero, México, 1993.
- FONATUR, (FONATUR, 2003). "Plan Sectorial de Desarrollo Turístico de la Zona Metropolitana de Acapulco, 2003", Editado por FONATUR, México, 2003.
- "Plan Nacional de Desarrollo, 2007-2012, (PND, 2007)", México, 2007.

### **TESIS**

- Altamirano González, Salvador Horacio, (Altamirano, 1977). "Efectos económicos de la inversión diversificada en la actividad turística de Acapulco", Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, México, 1977.
- Ramírez Mendoza, Maria Guadalupe, (Ramírez, 1976). "El impacto del turismo en el desarrollo económico", Tesis de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México, 1976.
- Salgado Galarza, Agustín Carlos, (Salgado, 2002) "Las Políticas Urbanas en Acapulco de 1927 a 1997"; Tesis para recibir el Título de Dr. En Urbanismo, México, 2002.

## **ENTREVISTAS**

Además de consultar libros y revistas en diferentes lugares también me entrevisté con varios personajes claves que vivieron el desarrollo turístico y que lo impulsan actualmente como por ejemplo el Lic. José Guadalupe Quinares García, que es el Subdirector de Planeación del Turismo Municipal, que amablemente me obsequio un CD que realizó FONATUR para el impulso turístico de los próximos 20 años. El Ing. Carlos Malves Secretario de Desarrollo Urbano Municipal y el Ing. Arq. David Acevedo Ugarte quien es el Jefe del Departamento del Plano Regulador. Por último concerté una cita con el Prof. Alejandro Martínez Carbajal el cual me sugirió revisar diversos materiales bibliográfico, importante para el enriquecimiento de mi formación.