

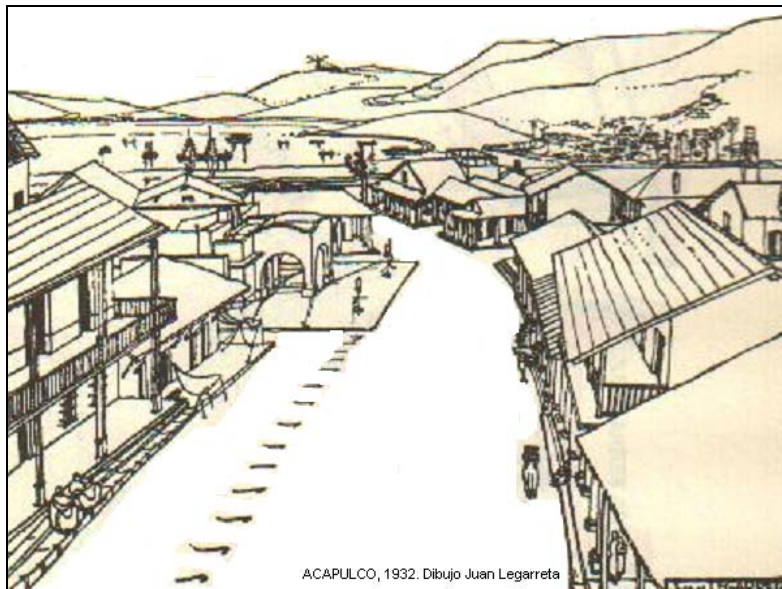


UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

**FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
DIVISIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO**

COORDINACIÓN DE GEOGRAFÍA

**CONSTRUCCIÓN, EVOLUCIÓN Y ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO
TURÍSTICO DE ACAPULCO, GUERRERO**



**Tesis para obtener el grado de:
Doctor en Geografía
Presenta: Ernesto Valenzuela Valdivieso**

CONSTRUCCIÓN, EVOLUCIÓN Y ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO
TURÍSTICO DE ACAPULCO, GUERRERO

Ernesto Valenzuela Valdivieso



Yo conocí Acapulco en 1939, lo he visitado unas veinte veces bien distribuidas entre esa fecha y ahora, y creo que siempre ha sido engañoso: ni fue paraíso, ni es ahora infierno. Más exacto sería decir que dentro de lo horrible siempre ha sido maravilloso.

“Paraíso perdido”, Jorge Ibarguengoitia

Acapulco: ver brillar esa torva geografía voraz en la palma de la mano, maravillosa geografía. Echársela en la bolsa y andar oyendo su mar y sus voceríos.

Acapulco desesperanza al futuro y certidumbre del minuto atrapado en pleno vuelo, a pleno lodo.

“Acapulco”, Ricardo Garibay

Ya está bueno de pensar que hay varios Acapulcos. Acapulco es uno e indivisible, hay un sólo Acapulco, el lugar donde la naturaleza se hizo ciudad y un lugar que bien podría ser un cuento de hadas, pero al revés.

Carlos Monsiváis

A la Mtra. Irma Eurosia Carrascal Galindo

In memoriam

AGRADECIMIENTOS

A la Universidad Nacional Autónoma de México



Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnológica



A las personas, instituciones y empresas de
Acapulco que colaboraron durante el trabajo de campo



A la Dra. Atlántida Coll-Hurtado

A los miembros del sínodo:

Dra. Ana García Silberman, Dr. Álvaro López López,
Dr. Álvaro Sánchez Crispín y Dr. Enrique Propin Frejomil

A Lorena Díaz Pájaro, Virginia Mote, Patricia Cruz y
Milton Carlos Serna Angon.

	Pág.
Introducción	5
 Capítulo I. El turismo de masas y la evolución del espacio turístico	
1.1. El turismo de masas en la lógica capitalista	13
1.2. Ciclo de vida de los destinos turísticos o ¿ciclo del capitalismo?	20
 Capítulo II. La construcción del Acapulco turístico	
2.1. Ubicación y características físicas	31
2.2. El aumento de población y el crecimiento de la ciudad	35
2.3. Reseña histórica del turismo en Acapulco	45
2.4. El enlace terrestre y el proceso de expropiación (1927-1946)	47
2.4.1. La apertura de la carretera	47
2.4.2. De los mesones a los hoteles	54
2.4.3. El proceso de expropiación y la expansión turística-urbana.....	61
 Capítulo III. La consolidación e internacionalización	
3.1. La consolidación	79
3.1.1. El Acapulco de Alemán (1946-1952)	80
3.1.2. El proceso de expropiación y el crecimiento urbano	88
3.1.3. Epílogo	94
3.2. La internacionalización (1952-1970)	96
3.2.1. Acapulco también es México	96
3.2.2. De los hoteles nacionales a las cadenas trasnacionales	98
3.2.3. Crecimiento territorial y conformación urbana	107
3.2.4. La comercialización del espacio turístico	115
 Capítulo IV. La división turístico-territorial de Acapulco	
4.1. Demarcación turístico-territorial de Acapulco	119
4.1.1. Acapulco Tradicional. El espacio del recuerdo	121
4.1.2. Acapulco Dorado. El espacio de la modernidad.....	130
4.1.3. Acapulco Diamante. El espacio de la exclusividad	138
 Capítulo V. Organización turístico-territorial de Acapulco: hospedaje y transporte	
5.1. Características y distribución del equipamiento de hospedaje de Acapulco	151
5.2. Vías y medios de transporte para el turismo en Acapulco	169
5.2.1. Comunicación terrestre	169
5.2.2. Comunicación aérea	175
5.2.3. Comunicación marítima	187
5.3. Mercado, conformación y evolución de los flujos de turistas	193

	Pág.
Capítulo VI. El deterioro y las políticas de recuperación	
6.1. El deterioro y las políticas de recuperación	203
6.1.1. El Plan Acapulco	204
6.1.2. Plan maestro de saneamiento integral y orden urbano para la ciudad de Acapulco	205
6.1.3. Plan de acciones básicas Fideicomiso Acapulco 1980-1982	208
6.2. Los efectos negativos del turismo en Acapulco	216
6.2.1. El deterioro ambiental, la contaminación y el crecimiento urbano	217
6.2.2. Establecimientos extrahoteleros ilegales	226
6.2.3. Vialidad y transporte urbano	229
Conclusiones	237
Bibliografía y hemerografía	243
Cartografía	255
Anexos	257

ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
1.1. Los grandes flujos mundiales de turismo	16
1.2. Representación del ciclo de evolución de un área turística	21
2.1. Localización de la ciudad de Acapulco	32
2.2. Acapulco: climograma promedio mensual período 1973-2003	34
2.3. La población de Acapulco en 1930	38
2.4. Planificación Acapulco y playa de Hornos, 1932	40
2.5. Carretera México-Acapulco tramo Acahuizotla km. 33.7	51
2.6. Roca dinamitada durante la inauguración de la carretera	51
2.7. Etapas de construcción de la carretera México-Acapulco	52
2.8. Carretera México-Acapulco km. 33.7 Cañón Acahuizotla	53
2.9. Acapulco: zócalo y hotel Acapulco	55
2.10. Acapulco: vista de la zona Centro y hotel La Marina, 1934	57
2.11. Acapulco: hotel La Marina, 1950	57
2.12. Acapulco: mesones, casas de huéspedes y hoteles, 1900-1940	58
2.13. Acapulco: plano general fraccionamiento Las Playas	65
2.14. Acapulco: vista aérea zona Centro y península de Las Playas, decenio de los treinta	67
2.15. Acapulco: vista aérea zona Centro y península de Las Playas, decenio de los cincuenta	67
2.16. Acapulco: playa de Caleta, 1932	69
2.17. Acapulco: playa de Caleta, 1940	69
2.18. Casa de Maximino Ávila en el islote de Caleta, 1946	68
3.1. Acapulco: costera Juan Andreu Almazán, decenio de los treinta	86
3.2. Acapulco: costera Miguel Alemán y Malecón, 1953	86
3.3. Acapulco: población, 1900-1960	88
3.4. Acapulco: expansión turística y urbana hasta la década de los cincuenta	90
3.5. Acapulco: hotel Caleta y su entorno, decenio de los cincuenta	99

ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
3.6. Acapulco: hotel Club de Pesca	100
3.7. Acapulco: número de habitaciones, 1960-1972.....	103
3.8. Acapulco: expansión urbana por decenio, 1930-2000.....	108
3.9. Acapulco: distrito de riego de La Sabana, 1958	114
4.1. Acapulco: división turístico-territorial	120
4.2. Acapulco: Hotel Añorve, fundado en 1957, en servicio.....	124
4.3. Acapulco: Ex hotel Isabel, hoy departamentos	124
4.4. Acapulco Tradicional	125
4.5. Acapulco: fachada hotel Misión	126
4.6. Acapulco: patio y corredor hotel Misión	126
4.7. Acapulco: vista de Acapulco Dorado	132
4.8. Acapulco Dorado	133
4.9. Acapulco Diamante	141
4.10. Acapulco Diamante y playa Revolcadero	147
4.11. Campo de golf Fairmont	147
5.1. Acapulco: número de habitaciones por categoría, 1960-2004	152
5.2. Acapulco: número de habitaciones por categoría, 1960-2004	153
5.3. Acapulco: habitaciones promedio y porcentaje de ocupación por año, 1980-2004	154
5.4. Acapulco: habitaciones promedio y porcentaje de ocupación por mes, 1992-2002	154
5.5. Acapulco: número de establecimientos por zona, 2004	155
5.6. Acapulco: número de habitaciones por zona, 2004	155
5.7. Acapulco: estadía promedio por año, 1992-2004	156
5.8. Acapulco: número de hoteles por zona turística, 2004	157
5.9. Acapulco: establecimientos de hospedaje por categoría, 2004	158
5.10. Acapulco: habitaciones por categoría, 2004.....	158
5.11. Acapulco: número de hoteles según el porcentaje de ocupación de turistas nacionales	162
5.12. Acapulco: número de establecimientos por categoría y trabajadores empleados, 2004.....	165
5.13. Acapulco: volumen de tránsito anual en la autopista Cuernavaca-Acapulco, 1994-2002	172
5.14. Acapulco: rutas terrestres de línea de autobuses Estrella de Oro, 2006	175
5.15. Acapulco: vuelos directos nacionales, 2005-2006	181
5.16. Acapulco: vuelos directos internacionales, 2005-2006.....	182
5.17. Acapulco: promedio mensual del número y tipo de vuelos regulares, 1992-2005	184
5.18. Acapulco: número y tipo de vuelos regulares por año, 1992-2005	185
5.19. Acapulco: número de pasajeros en transporte aéreo, 1967-2003	185
5.20. Acapulco: promedio mensual del número y tipo de vuelos de fletamiento, 1992-2005	186

ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
5.21. Acapulco: número y tipo de vuelos de fletamiento por año, 1992-2005	187
5.22. Acapulco: promedio del movimiento mensual de cruceros, 1996-2004	188
5.23. Acapulco: flujo marítimo de procedencia de cruceros, 2001-2004	190
5.24. Acapulco: flujo marítimo de destino de cruceros, 2001-2004	190
5.25. Acapulco: movimiento de las principales compañías de cruceros, 2000-2004	191
5.26. Acapulco: movimiento anual de cruceros, 1986-2004	192
5.27. Acapulco: número total de turistas por origen, 1970-2003.....	194
5.28. Acapulco: turistas en establecimientos de hospedaje por origen, 1980-2003	196
5.29. Acapulco: huéspedes en hoteles y pasajeros de transporte aéreo, 1980-2003....	196
5.30. Acapulco: afluencia de turistas por nacionalidad, 2001-2004	197
5.31. Acapulco: afluencia turística nacional, fin de año 2004	199
6.1. Acapulco: obras realizadas por Plan Acapulco	206
6.2. Proyecto de marina en Puerto Marqués	208
6.3. Proyecto de desarrollo urbano y turístico Puerto Marqués	208
6.4. Acapulco: plan de acciones básicas fideicomiso 1980-1982.....	211
6.5. Acapulco: población 1900-2000	214
6.6. Acapulco: principales vialidades y afluencia vehicular	231
6.7. Acapulco: transporte público	232
6.8. Acapulco: boulevard Vicente Guerrero	232

ÍNDICE DE CUADROS

	Pág.
3.1. Acapulco: hoteles de cadenas de hospedaje nacionales e internacionales.....	102
4.1. Acapulco: Programa de restauración y mejora urbana de Acapulco Dorado	137
4.2. Usos y destinos del suelo de Acapulco Diamante, 1990	140
5.1. Acapulco: presencia de cadenas hoteleras	159
5.2. Acapulco: costo de habitación en pesos por categoría y zona, 2004	161
5.3. Acapulco: relación entre el número de habitaciones y empleados	166
5.4. Acapulco: principales problemas, según resultado de la encuesta, 2004	168
5.5. Acapulco: itinerario México-Acapulco, 1945	174
5.6. Acapulco: horario ruta México-Acapulco, 1945	174
5.7. Acapulco: horario vuelos Ciudad de México-Acapulco, 2006	181
5.8. Acapulco: vuelos directos, 2005-2006	182
5.9. Ciudades del exterior con vuelos-escala a Acapulco, 2005	183
6.1. Acapulco: principales problemas con repercusiones en la actividad turística, causas y consecuencias	218
6.2. Acapulco: total de viviendas y tipo de servicios, 1970-2000	223

INTRODUCCIÓN

Acapulco, palabra de origen náhuatl que significa “lugar donde fueron arrasados los carrizos”, hoy tiene otra connotación relacionada con la actividad económica más importante del puerto desde la segunda década del siglo XX hasta el día de hoy: el turismo. Así, la primera relación que implica el vocablo Acapulco en el pensamiento es la de destino turístico, pero también la de sus atractivos como son el mar, la playa, el clima, los centros nocturnos y las discotecas o las actividades que los turistas realizan como son el descanso, la diversión o el sexo. También hay una relación del nombre del puerto con problemas que el turismo originó o incrementó como son la contaminación, el deterioro ambiental, el ambulante, la delincuencia y el crimen, no obstante, las autoridades y los empresarios del ramo turístico niegan tal relación o que existan dichas contrariedades, pero además cuando algún medio de comunicación tiene la osadía de revelar la verdad, de inmediato descalifican la información y le anteponen los adjetivos de alarmista o amarillista.

A pesar de los diversos problemas como el deterioro ambiental y la supuesta crisis turística, Acapulco, a principios del siglo XXI, es el destino de litoral predilecto del turismo nacional y el segundo, después de Cancún, por el arribo de turistas y el número de habitaciones en México (SECTUR, 2005). Los epítetos que algún día alguien asignó a Acapulco como la “Perla o el rey del Pacífico” siguen vigentes, si se compara la actividad turística de éste con los destinos más importantes de litoral en el Pacífico en México como son Puerto Vallarta y Mazatlán o los integralmente planeados de FONATUR como son Ixtapa-Zihuatanejo, Huatulco, Los Cabos y Loreto (ídem.). En relación con la inversión turística, durante el periodo de 2001 a mayo del 2006, ocupó el primer lugar a nivel nacional con dos mil 625 millones de dólares, dirigidos a la zona de Acapulco Diamante (El financiero, 2006). Es la ciudad turística más grande por el área urbana y con mayor población en el litoral mexicano del Pacífico. El 75 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) de Guerrero proviene del puerto; asimismo, la terminal marítima, además de recibir cruceros, es puerto de carga de entrada y salida de automóviles (INEGI, 2004).

De los problemas, en 2006, la playa de Caleta ocupó el primer lugar en contaminación de una lista de 54 playas del país, según el reporte de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT, 2006); esta se deriva, entre otras causas, de la falta de drenaje en el 41 por ciento de viviendas de la ciudad, según el Censo de Población y Vivienda del año 2000 (INEGI, 2001). En la misma playa de Caleta existe, a lo igual que en la mayoría de las playas, el comercio ambulante, uno de los principales problemas del puerto; según estimaciones oficiales hay entre 300 a 500

vendedores ambulantes y, por ende, cada cinco minutos o menos alguno de ellos aborda al turista para la venta de alimentos, bebidas, accesorios de playa, ropa, alhajas y artesanías o lo acosan para ofertar algún servicio que va desde masajes, tatuajes, trencitas, canciones y hasta viajes; y los que no venden pero también ocasionan fastidio son los limosneros y los que reparten propaganda (Velázquez, 2007).

Un problema, que para algunos turistas es un atractivo más de Acapulco, es la prostitución infantil, actividad que durante los últimos años se ha incrementado, al grado que el puerto recibe el apelativo de “Bangkok de Latinoamérica”, porque a pesar de la ilegalidad del negocio, en 2003 la institución Desarrollo Integral de la Familia (DIF) de Guerrero, identificó 60 sitios donde eran prostituidos niños indígenas y vendedores ambulantes, tanto en la zona turística como en la zona suburbana (Habana, 2003). En relación a la delincuencia, Acapulco ni es el destino más peligroso, ni es privativo de éste, no obstante el problema existe como en cualquier destino turístico, que atrae no sólo turistas, sino también a una población en busca de mejores perspectivas de vida y, cuando parte de ésta no las encuentra, se dedica, entre otras actividades, a actos delictivos. En el puerto, en el año 2006, sólo en siete meses se reportaron oficialmente 300 robos a turistas nacionales e internacionales, la mayoría sin violencia, tanto en playas como en la vía pública y también dentro de los establecimientos de hospedaje (Novedades de Acapulco, 2006a).

Acapulco no únicamente ha sido polo de atracción de la delincuencia, sino también el blanco del crimen organizado y es que los atractivos del puerto según el fin, no se limitan a la playa, el mar y la vida nocturna, sino en particular a su estratégica ubicación geográfica, como ruta de entrada y salida de droga para su distribución nacional (el consumo interno aumentó 40 por ciento entre 1998-2003), pero sobre todo para su envío hacia Estados Unidos, el mayor mercado de consumo a nivel mundial (Vanguardia, 2006). La ciudad en sí representa un mercado de consumo por su condición de destino turístico y porque es la ciudad con mayor población, después de Tijuana, en el Pacífico mexicano; según el periódico local *El Sur*, en el puerto existen entre 200 y 300 sitios de venta de droga ilícita (Ídem.) Asimismo, es un territorio de lavado de dinero y un punto de distribución de la droga que se cultiva en el Estado: marihuana de alta calidad y amapola (el principal productor en el país), para su distribución por vía terrestre hacia la Costa Chica y la Costa Grande, o por vía marítima o aérea hacia el norte del país (Ídem.). En consecuencia, el puerto fue rebautizado por el diario texano *Dallas Morning News* como “Narcapulco” y por uno de los oficiales de la policía estatal como Acasinaloa por la violencia relacionada al narcotráfico: asesinatos, decapitados, secuestros, ataques con granadas y tiroteos; las víctimas: narcotraficantes, autoridades del Ayuntamiento y del Estado, de la Marina, policías y empresarios (Milenio, 2006). Las causas, el control de la plaza, enclave de entrada de la cocaína de Sudamérica por el Pacífico, por parte de dos de los principales cárteles de la droga en México, el de Sinaloa y el del Golfo, ante

una nueva repartición de territorios, rutas y accesos (Vanguardia, 2006). Los efectos en el turismo: de manera directa hasta el momento ninguno, porque la batalla es entre las bandas de narcotraficantes, sus cómplices y las autoridades, sin embargo, de forma indirecta ha tenido una repercusión en la imagen turística, por las noticias de la violencia y del comunicado que el Departamento de Estado de Estados Unidos emitió para alertar a sus ciudadanos de la peligrosidad del puerto por cuestiones de narcotráfico (Milenio, 2006a).

Lo anterior es sólo un panorama de los diversos problemas que existen en Acapulco y que forman un todo, en la dinámica, organización y funcionamiento de la ciudad. En la presente investigación de la actividad turística en Acapulco, no se abordan los problemas precedentes, pero se citan como un referente de los diversos vínculos del turismo tanto con los conflictos, como con el desarrollo de otras actividades; asimismo, son un testimonio para impugnar mentiras y verdades de lo que ha sido y es Acapulco. Una de las principales premisas de la investigación es la que se refiere a la construcción del espacio turístico de Acapulco, no como un suceso espontáneo y aislado, sino premeditado y relacionado con el acontecer del país y del mundo, en forma similar a las actividades que se desarrollaron en el puerto antes del siglo XX. Igualmente, se parte de la concepción de que para entender el presente, es necesario recurrir al pasado ya que el espacio geográfico más que un contenedor de acontecimientos, es un elemento que interviene e influye en éstos y en el desarrollo de una actividad económica, en su evolución y organización actual.

En consecuencia, a partir del pasado se comprende el presente, pero también de forma inversa, el presente sirve para la reconstrucción del pasado, porque la actual organización del espacio y de la sociedad en Acapulco es una secuela de éste, pero también porque es posible encontrar en el espacio derivaciones de tiempos pasados, en edificaciones, costumbres y formas de vida que perviven en unión con lo nuevo. En el caso de la actividad turística en Acapulco, el estudio del espacio es un referente ineludible para la comprensión de su historia en el siglo XX, desde el motivo de su origen, evolución y expansión territorial hasta los actuales patrones de distribución y organización espacial de la actividad. El análisis geográfico que se realizó excede la cuestión de la descripción o numeración de un inventario de atractivos naturales o culturales, porque ofrece un razonamiento de las causas físicas, económicas y políticas que han intervenido e intervienen en la construcción del espacio turístico de Acapulco y en la explicación de las transformaciones del puerto a partir del desarrollo de la actividad turística. No obstante, el turismo no es la única actividad responsable de los cambios en el puerto y la investigación tan poco agota todas las causas y consecuencias de la actividad turística en Acapulco con repercusión espacial; es una contribución que se suma a las ya existentes de explicación y comprensión del fenómeno turístico en Acapulco.

El objetivo principal de la investigación es el análisis de la construcción, evolución y organización del espacio turístico de Acapulco como consecuencia de la expansión capitalista nacional e internacional. La hipótesis de trabajo se refiere a la comprobación de que el turismo en Acapulco ha respondido a intereses económicos y políticos ajenos al desarrollo del puerto en general, en beneficio de una minoría, que ha originado mayores desigualdades sociales y económicas.

La investigación se delimitó espacialmente al puerto de Acapulco, en particular en el estudio del área turística que se conforma de tres zonas: Tradicional, Dorado y Diamante; no se incluyeron, Pie de la Cuesta y Barra Vieja, porque en ambos casos, existe una localidad intermedia que desarticula espacialmente la continuidad del área turística, y porque, en general, se manejan en la promoción como atractivos complementarios. En relación a la delimitación temporal, hubo dos divisiones, la primera para el análisis histórico-espacial, a partir de 1927, año de la inauguración de la carretera Ciudad de México-Acapulco hasta el año 2002; la segunda para el trabajo de campo del 2003 al 2006.

En general, la mayor cantidad de información documental se obtuvo en la Ciudad de México, en los siguientes centros de documentación: en la UNAM: la Biblioteca Central, las Facultades de Arquitectura y Filosofía y Letras y los Institutos de Geografía, Investigaciones Históricas, Investigaciones Estética e Investigaciones Filológicas; el Instituto Mora, el CIESAS, la Secretaría de Turismo y el INEGI. En Acapulco: Universidades Autónoma de Guerrero (Facultad de Turismo), Americana y Loyola, las bibliotecas públicas Carmen Romano de López Portillo y Rosendo Pintos, el Centro de Investigación e Información Histórica de Acapulco (CIIHA), la Hemeroteca Municipal, la Dirección General de Turismo Municipal (DGTM), la Secretaría de Turismo Estatal, la Promotora Turística de Guerrero, la Oficina de Convenciones y Visitantes de Acapulco (OCVA) y la Asociación de Hoteles y Empresas Turísticas de Acapulco (AHETA). En Chilpancingo: el centro de investigación Guerrero Cultural, la escuela de Arquitectura y la Hemeroteca del Estado de Guerrero.

El trabajo de campo se realizó en tres periodos entre 2003-2005 con un total de 104 días; en todos se realizó la búsqueda o la solicitud de información documental y entrevistas. En la primera temporada, del 4 de julio al 7 de agosto de 2003, se realizó el recorrido de reconocimiento de las zonas turísticas, de Puerto Marqués, de la unidad habitacional Luís Donald Colosio, de las colonias Coloso y Alfredo Bonfil, de Barra Vieja y el poblado Tres Palos; así como el levantamiento de uso de suelo turístico de Acapulco Diamante; se visitó al aeropuerto internacional Juan Álvarez, las terminales de autobuses de Estrella Blanca y de Estrella de Oro, el Fuerte de San Diego, la zona arqueológica de Palma Sola y la casa de Dolores Olmedo con el mural de Diego Rivera.

Finalmente, se entrevistó a Roger Joseph Bergeret, responsable de la DGTM y a Alejandro Martínez Carbajal, historiador y cronista de la ciudad.

En la segunda temporada del 11 de julio al 15 de agosto del 2004 se realizó el levantamiento de uso de suelo de la zona de Acapulco Dorado y las encuestas a 174 establecimientos de hospedaje en todo el puerto. Se visitaron los atractivos: la capilla de la Cruz, el Centro Internacional de Convenciones, el acuario Mundo Marino y el Museo Naval, así como Pie de la Cuesta. En compañía del equipo de Fonatur para la evaluación del proyecto de desarrollo “Corredor turístico Acapulco-Ixtapa-Zihuatanejo” se recorrió parte de la Costa Grande desde Coyuca hasta San Jerónimo. Se viajó en dos ocasiones a Chilpancingo, una para la entrevista con Jesús Hernández, consejero estatal. En Acapulco se entrevistó a Luís Salas, director de planeación de OCVA.

En la tercera temporada del 13 de julio al 14 de agosto del 2005 se realizó el levantamiento de uso de suelo de la zona de Acapulco Tradicional y se verificó en un recorrido la oferta de establecimientos extrahoteleros. Se visitaron el parque Papagayo, el Fortín Álvarez, la terminal de Cruceros, el Centro Cultural Casona de Juárez y el Museo de la Máscara. Se hizo un reconocimiento del estado de la carretera y sus localidades de la Costa Chica hasta Cuajinicuilapa, así como la de la Costa Grande, hasta Zihuatanejo, lugar en el que se visitó el Museo arqueológico Regional y la zona turística de Ixtapa. En Acapulco, se realizó un recorrido por la avenida Cuauhtémoc y Ruiz Cortines, así como en las colonias Renacimiento y Emiliano Zapata. Se entrevistó a Abraham Garay director de la DGTM y a Benjamín Galicia responsable del CIIHA.

La investigación consta de seis capítulos y la sección de anexos. En el primer capítulo, se aborda el análisis de la cuestión del espacio turístico, sus características y su función. Se conceptualiza su construcción como un fenómeno ligado a la reproducción del capital y a la diversificación de la economía con el apoyo del Estado y de las empresas transnacionales. Se aborda la cuestión del turismo de masas y la expansión del capitalismo después de la segunda guerra mundial. Al final, se analiza la propuesta teórica del ciclo de vida de los destinos turísticos de Richard Butler y se compara ésta con la del ciclo del capitalismo.

En el segundo capítulo, se inicia el estudio del turismo en Acapulco con una breve introducción de su ubicación y sus características físico-geográficas, asimismo se expone la propuesta de división de la historia del turismo del puerto en cuatro etapas. “El enlace terrestre y el proceso de expropiación 1927-1946”, comprende la historia de la construcción de la carretera México-Acapulco hasta su inauguración en 1927, fecha de inicio, de manera formal, de la actividad turística en el puerto; la evolución de los establecimientos de hospedaje desde los mesones a los primeros hoteles y el análisis de los factores de localización y expansión; el comienzo del proceso de

expropiación de ejidos y su relación con los intereses económicos y políticos de diversos grupos de poder; por último, la cuestión del aumento de población, debido a la migración y la rápida expansión urbana.

El tercer capítulo comprende la segunda y tercera etapas de la historia de la evolución turística de Acapulco. La segunda, "La consolidación 1946-1952", es el periodo de gobierno de Miguel Alemán Valdés, presidente que eligió al puerto como su destino turístico particular y, en consecuencia, decidió transformarlo con el apoyo de la Junta Federal de Mejoras Materiales. Durante su sexenio además de la expansión de la zona turística, ocurrió de manera análoga el crecimiento de la población casi al doble y, por lo tanto, la extensión de la mancha urbana que incrementó el déficit de viviendas y servicios. La tercera etapa "La internacionalización 1946-1970", aborda lo referente a la política que Miguel Alemán, posterior a su gobierno, implementó para la consolidación del puerto y posicionarlo en la preferencia del mercado norteamericano; trata la evolución de los hoteles y de la instalación de las cadenas de hospedaje trasnacionales; la expansión territorial del turismo y de la ciudad en general y, finalmente, los eventos de promoción.

El cuarto capítulo trata lo relacionado a la división turístico-territorial: Acapulco Tradicional, Acapulco Dorado y Acapulco Diamante. División que se concibió en el decenio de los noventa y se utiliza para fines de promoción, la planeación urbana y el ordenamiento territorial. El análisis de cada zona incluye un breve recuento histórico del desarrollo del turismo y la actual organización del espacio en relación a su infraestructura y equipamiento turístico y a sus atractivos naturales y culturales, además identifica algunos de los problemas de cada zona y su probable perspectiva.

El contenido del quinto capítulo se refiere a la organización turístico-territorial respecto al equipamiento de hospedaje en sus diferentes categorías, primero con información oficial de las dependencias de gobierno y, posteriormente, con la del trabajo de campo; así como del análisis de las vías y medios de transporte tanto terrestre, aéreo y marítimo, que incluye un recuento histórico, la evolución, el origen de los flujos y su intensidad. Por último, se aborda el estudio del mercado, la conformación y evolución de los movimientos de turistas.

El sexto capítulo incluye la última etapa que inició en 1970 y aún no concluye; refiere el deterioro de la imagen turística del puerto a causa de la expansión urbana desordenada, el incremento de la población, del deterioro ambiental y de la contaminación y, más recientemente, los problemas de la oferta extrahotelera y de la vialidad y el transporte público. Asimismo, se analizan las acciones y resultados de algunos de los programas gubernamentales para contrarrestar la situación de deterioro, entre los que destaca el Plan Acapulco de 1971 y el Plan de acciones básicas Fideicomiso Acapulco 1980-1982.

En el anexo, se incluye la encuesta que se realizó a los establecimientos de hospedaje y la codificación de los resultados, los resultados de la encuesta a turistas canadienses y británicos que realizó el colegio de Licenciados de Turismo y la Facultad de Turismo de Acapulco, respectivamente, e información de los hoteles del puerto desde principios del siglo XX.

El turismo de masas y la evolución del espacio turístico

El turismo a finales del siglo XX se consolidó como una de las actividades económicas más productivas y de mayor crecimiento en el mundo; en consecuencia, se perfila como el negocio del nuevo siglo en inversiones, flujos de capitales, personas y expansión territorial. A través de discursos bien intencionados aunque no del todo reales, la actividad ha ganado adeptos en todas las latitudes logrando derribar barreras ideológicas y fronteras físicas y políticas; asimismo reconvertir espacios e instalaciones, crear paraísos artificiales y recrear fantasías. De igual forma, su capitalización ha transformado la concepción original de la actividad para albergar actividades más allá del descanso, el deporte o las compras, por actividades de riesgo o en contra de preceptos morales y éticos cuando se infiltra en espacios de desastre natural, guerra, pobreza o en cementerios, bases militares y áreas urbanas de peligrosidad, entre otros. Asimismo, el turismo responde a leyes de mercado y, en consecuencia, la mayoría de los destinos turísticos transitan por una línea de evolución con un desenlace fatídico.

1.1. El turismo de masas en la lógica del sistema capitalista

La concepción del turismo como una actividad económica de importancia más que una actividad recreativa, surgió y rápidamente se difundió después de la segunda guerra mundial, situación que no significa que con anterioridad el turismo no tuviera importancia económica o fuera visto como un negocio. Entre las principales diferencias destacan el cambio de escala espacial de los movimientos migratorios turísticos, porque con anterioridad, la mayoría eran viajes relativamente cortos, dentro de un mismo país, países vecinos o en el propio continente. En muchos casos, el tiempo de traslado era igual al de la estancia por el tipo de transporte utilizado, o por la falta de vías y medios de acceso; asimismo, el número de viajeros era reducido y exclusivo para la clase social más pudiente. Desde principios del siglo XX esta situación cambió, pero fue más perceptible después de la mitad del siglo, entre otras razones, por la recuperación económica que tuvieron varios países, en particular los de Europa Occidental y Japón. De igual forma, la transformación se propició por el avance tecnológico, primero puesto al servicio de la guerra, y más tarde, para las diversas actividades económicas, entre ellas el turismo. El progreso en los transportes, en particular en el aéreo, benefició a la actividad turística, no sólo por la cuestión de la comunicación de lugares lejanos o de difícil accesibilidad, sino también por la razón de la reducción del tiempo y de la capacidad de traslado de un mayor número de personas. Así surgió el turismo de masas que respondió a tres criterios fundamentales: el número, la variedad socioeconómica de la clientela y la concentración geográfica de los turistas (Lozato, 1990).

La recuperación económica del mundo occidental después del conflicto mundial, propició una estabilidad monetaria que permitió la restauración o la adquisición de bienes materiales de muchas familias, en particular de clase media, así como la posibilidad de generar un excedente de ahorro, que después, entre otras cuestiones, se utilizó para viajar. En palabras de Mesplier y Bloc-Duraffour (2000), se inició la democratización del turismo, principalmente en la Europa Occidental, con el desarrollo económico y, sobre todo, por la aparición de las vacaciones pagadas, la extensión de la duración de las vacaciones, el aumento de la esperanza de vida y, en algunos países, la reducción de la edad de jubilación. Al respecto, Harvey (2003:23) refiere que: [...] "el capitalismo monopolista de Estado imbricado con el Estado de bienestar de posguerra y con una cultura de consumo cada vez más omnipresente en la que la economía política del espectáculo y el signo asumirían funciones nuevas y más relevantes".

Con todo, lo relevante para la transformación de la actividad turística después de la posguerra fue sin duda la reestructuración del sistema económico capitalista el que, en respuesta a su propia dialéctica interna, buscó su reproducción, entre otras formas, a través de la expansión territorial del modo de producción para la reproducción del capital, pero ahora no sólo con la posesión del territorio, sino a través de su apertura a la penetración comercial. Harvey (1985:261) afirma que: [...] "el capitalismo ha mostrado tener una fuerza expansionista inherente; en la medida en que su existencia requiere la puesta en circulación de plusvalor para aumentar el plusvalor, ha de extenderse si quiere sobrevivir. De aquí surge un proceso de creación y posterior superación de contradicciones mediante la expansión". Por su parte, Lozato (1990:7) comenta: [...] "el turismo se insinúa en medios extremadamente diferentes: los desiertos (oasis, rallys), las campiñas, las montañas, los mares; ningún espacio por lejano o repulsivo que sea parece escapar a la extensión geográfica del turismo". Las condiciones naturales, el patrimonio cultural e histórico, el potencial técnico y el medio económico son criterios geográficos que intervinieron de manera individual o en combinación para la expansión turística (idem.). No se puede negar el carácter conquistador del turismo en el espacio desde el momento en que lo utiliza como soporte esencial de su consumo y de su producción. Asimismo, la expansión se facilitó a través de la ideología del Desarrollo, bajo el supuesto de que el turismo al igual que otras actividades económicas contribuiría al desarrollo y, en consecuencia, a un mejor nivel económico y de bienestar para la población del país que lo adoptara¹.

El supuesto camino para el desarrollo más tarde se convirtió en un laberinto de posibilidades, según el modelo económico adoptado o impuesto en diferentes momentos y espacios, aunque ninguno con la intención de vislumbrar la ruta hacia la meta, sino sólo la de propiciar esperanzas, apaciguar a las masas, mantener el *status quo* y encubrir el verdadero objetivo de los modelos, que ha sido y es, el mantenimiento y fortalecimiento de los grupos de poder, trátase de personas,

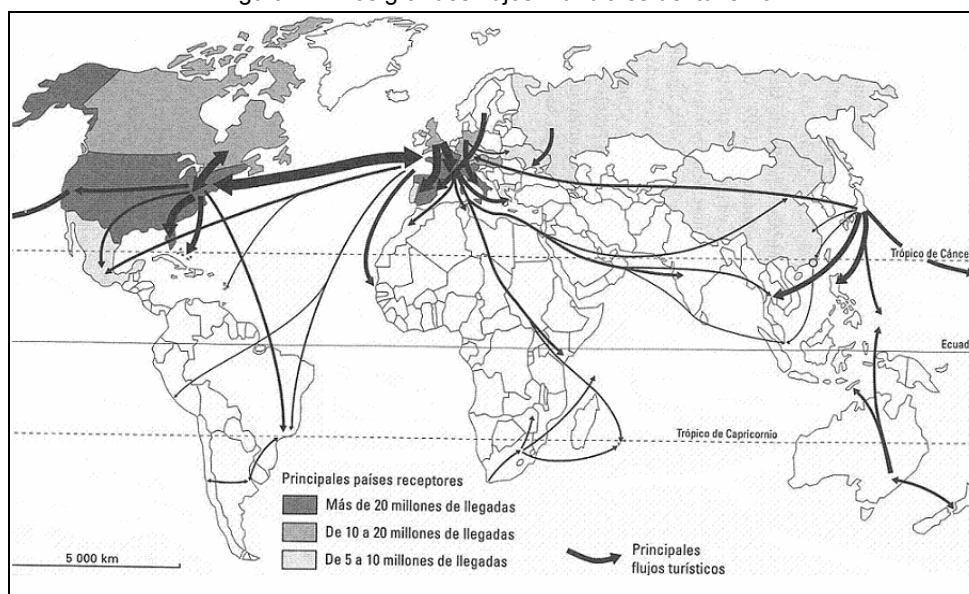
compañías o países². Según Sachs (1997:14) hablar de desarrollo significó la proyección del modelo de sociedad norteamericano al resto del mundo. "El desarrollo fue el vehículo conceptual que permitió a Estados Unidos comportarse como el heraldo de la autodeterminación nacional, al tiempo que fundaba un nuevo tipo de hegemonía, a saber un imperialismo anticolonial".

Los cambios en el turismo, resultado de la nueva organización económica del capitalismo, no sólo ocurrieron en su organización y funcionamiento, sino también en la cuestión conceptual del término, que se orientó más hacia una connotación económica en decremento de la recreación; entonces, el turismo pasó de ser una actividad de ocio a una de negocio para la acumulación e incremento del capital. En este sentido, las relativas pérdidas que tuvieron los capitalistas producto de la reducción de las horas-trabajo en la jornada laboral, el aumento salarial, el otorgamiento o incremento del periodo vacacional y el pago de éste, se compensó con las ganancias que el turismo, entre otras actividades de ocio, generó. Así el tiempo libre, considerado como el restante al del trabajo asalariado, se incorporó a la dinámica capitalista para que las empresas ahora se apropiaran del sueldo o los ahorros para su consumo. Hiernaux (1999:87) afirma que: "La crítica marxista ha insistido en forma decisiva en plantear que el turismo es un ejemplo de recuperación por parte del capital de un espacio-tiempo liberado del trabajo que, a través del consumo turístico, se reintegra a la esfera de la producción y refuerza la alienación que se vuelve así «global o unitaria»".

La estrategia consistió en organizar el funcionamiento de la actividad turística en un sistema interdependiente en todos sus elementos con el fin de evitar, en la medida de lo posible, cualquier fuga de capital; entonces, se inició la interconexión de las empresas del ramo, o bien, el surgimiento de monopolios turísticos en el sector del transporte, el hospedaje, los alimentos y las bebidas, el alquiler de autos, las agencias de viajes y las tiendas especializadas en venta de artículos de playa o deportes, ropa y artesanías, entre otros (Mesplier y Bloc-Duraffour, op.cit.). Asimismo a la reorganización de la actividad turística se sumó en forma paralela, la construcción de una ideología o cultura de la satisfacción, el despilfarro y del consumismo (creación de necesidades), que coincidía con la pauta del *American way of life*, la que, en teoría, es la aspiración de toda persona (Sachs, 1997). Desde el momento en que viajar se convirtió en una necesidad con diversas justificaciones (motivos religiosos, cultura, deporte, diversión, salud, conocimiento, negocios y compras, entre otras) y de que existe un periodo de tiempo disponible y un capital que se ahorra para esta función, se es parte del sistema, porque de manera consciente o inconsciente hay una persuasión a través de los medios masivos de comunicación, los patrones de vida y la formación social y económica del lugar en el que se habita; Harvey (1985:153) señala que "la «mano oculta» es muy eficaz para gobernar nuestros pensamientos al igual que nuestra economía".

El viaje con fines turísticos se integra a un sistema nacional e internacional de factores y elementos, bienes y servicios, que de manera directa o indirecta intervienen y funcionan de acuerdo con los intereses previamente diseñados. La totalidad [el capitalismo] trata de modelar las partes [elementos y relaciones] de forma que cada una de ellas sirva para preservar la existencia y la estructura general del conjunto [sistema continuo] (Harvey, 1985). Así, grandes sectores de la sociedad se comportan de acuerdo con una estrategia, aunque en apariencia parezca que cada turista elije de manera libre, el lugar para viajar, el medio de transporte o el tipo de establecimiento de alojamiento; elección que en lo cierto es libre pero que a su vez es restrictiva porque está restringida por un marco de referencias en estilo de vida o del significado de vacaciones, diversión o descanso ³ (Hiernaux, 1999). Luego entonces la elección, en la mayoría de los casos, la delimita una lista de referencia de lugares y empresas que pueden cumplir la fantasía del turista y adaptarse a cada nivel adquisitivo porque en la era de la "democratización del turismo" o de su masificación, el capitalismo o los empresarios capitalistas se adaptan a las posibilidades de cada bolsillo, aunque existe una preferencia por los turistas de mayores ingresos. Por obvias razones, los destinos turísticos de la lista serán enclaves del capitalismo que ofrecerán, de manera comparativa con lugares similares, mejores opciones de comunicación, infraestructura, actividades, servicios y, en algunos casos, precios, porque la relación entre el espacio-tiempo y el espacio-costos son dos importantes factores que influyen de manera notoria en la elección del destino a visitar. Por ende, en el mapa de los flujos turísticos mundiales sobresalen los movimientos que se realizan entre los países desarrollados, porque los grandes países emisores son también, de manera frecuente, los grandes países receptores (Lozato, op.cit.) (Figura 1.1).

Figura 1.1. Los grandes flujos mundiales del turismo



Fuente: Mesplier y Bloc-Duraffour, 2000

El poder del turismo y, en consecuencia, su adopción por diferentes culturas y lugares, ha sido producto de la asociación del término con el concepto de tiempo libre, el ocio, la recreación y la diversión. Sin embargo, esta concepción ha sido uno de los medios de persuasión de la actividad para su crecimiento y expansión territorial, porque ha atravesado fronteras físicas e ideológicas con discursos bien intencionados y de buena voluntad que han disimulado diferentes intereses económicos y políticos. En el Plan Marshall se identificó al turismo como un instrumento de ayuda internacional, pero sobre todo, como un instrumento ideológico de política internacional para detener el comunismo; por tal motivo, empresas como Coca Cola, Hilton y Pan Am, entre otras, durante el transcurso de la guerra fría se constituyeron como emblemas para los países libres al mostrar el *American way of life* y su ocupación en cada territorio significó, en lenguaje metafórico, la siembra de un pedazo de América en desafío al comunismo. En palabras de Jiménez (1993): "los hombres que hicieron posible el desarrollo del turismo a gran escala, a través de las líneas aéreas, ocultan tras los argumentos de comprensión humana los fines reales de política que los impulsaban".

Uno de los discursos para una mayor aceptación de la promoción del turismo en diversos lugares es, a pesar de las pruebas que refutan su total veracidad, el de la relación causa-efecto entre el turismo y el desarrollo económico, en parte por los empleos que genera, la infraestructura que se construye y las divisas que se reciben (Jurdao, 1992). La verdad es que ese argumento es falso. En relación al empleo, el turismo es una fuente de ocupaciones en sectores directa o indirectamente involucrados, como el de los servicios o el de la construcción, pero son empleos temporales, estacionales y mal pagados (García, 1979).

La inestabilidad del empleo, aunque no es privativa del sector turístico, sí es una de sus principales características debido, entre otras causas, a la dependencia estacional de los flujos turísticos. Por tal motivo, la mayoría de los empleos asociados al turismo son eventuales según la estacionalidad de la actividad: se incrementan en temporada alta y se reducen o desaparecen en temporada baja. Las contrataciones se dan sin ningún tipo de prestación. Asimismo, el mayor número de empleos son de poca calificación, cuya realización se aprende en la práctica o se trasmite de una generación a otra; a su vez son los de menor remuneración y, en algunos casos, los de mayor esfuerzo físico y de limitadas perspectivas de promoción, situación que fomenta y perpetúa la polarización social y la explotación laboral. En consecuencia, el turismo, en particular en los países subdesarrollados, es uno más de los medios con el que se disfraza el desempleo a través de la subocupación, pero además promueve el nacimiento o crecimiento de las actividades informales lícitas e ilícitas, algunas sustantivas para la visita o atractivo de algún lugar, entre las que destacan el comercio ambulante, los juegos de apuesta, el tráfico de drogas, el lavado de dinero y la prostitución, actividades en las que se emplea parte del ejercito de desempleados y empleados de

medio tiempo, por la ventaja que presentan: sin límite de edad, escolaridad o experiencia laboral no necesaria, sin problema de género para su ejercicio, sin horario específico y, en apariencia algunos, de autoempleo y con ingresos mayores en comparación a los que se obtienen en los empleos formales. Al respecto, Hiernaux (1991:8) menciona: "La economía informal es una de las formas por las cuales la población local logra una mejor participación a la maná turística, ya que no puede insertarse adecuadamente en los puestos formales".

El ideal del turismo como factor de desarrollo ha sido el anclaje para la expansión de la actividad en diversos países subdesarrollados, en donde los gobiernos persuadidos o mejor dicho coludidos, además han facilitado el ingreso de los capitales y de las empresas transnacionales, a través de la construcción o mejoramiento de la infraestructura y/o el otorgamiento de servicios urbanos en los destinos turísticos, así las empresas llegan cuando todo está listo, o como de manera coloquial se dice, cuando la mesa está servida. Respecto a la construcción de infraestructura por parte de la actividad turística, no hay duda de la relación entre el turismo y el fenómeno de la urbanización con sus ventajas y/o desventajas que, de lo contrario, no existirían; sin embargo, se requiere acotar el tema ya que no es una regla igual para todos los espacios, modelos de turismo y economías. Lo que si funciona como una regla en el turismo y en el sistema capitalista, es lo que se refiere a la construcción, adaptación, transformación o reinención del espacio para uso turístico, que en muchos casos, se trata de una burbuja de fantasía, que coincide con la fantasía del turista, o mejor dicho, con el imaginario publicitario que se construyó para la promoción. Por tal motivo, la prioridad de construcción de infraestructura es para la burbuja turística porque es el espacio de interés para los turistas, por la disposición de los recursos naturales, históricos o socioculturales, pero sobre todo, de interés económico para los capitalistas y empresas del ramo turístico. De tal forma, las infraestructuras realizadas para satisfacer las necesidades de una clientela extranjera se compaginan mal con las necesidades económicas locales. Como refieren Mesplier y Bloc-Duraffour (2000:82):

En todo caso, el dualismo social queda de manifiesto. El lujo se codea con la miseria debido a la creación de enclaves occidentales. Los complejos turísticos ocupan los mejores lugares y disponen de buenas instalaciones, mientras que los barrios populares y los marginales se reagrupan en los sectores menos accesibles o menos habitables [...]. Es el caso de Río de Janeiro, Acapulco y Cancún. Los efectos nocivos abundan: la prostitución, incluida la infantil, como en Filipinas y en Tailandia, la delincuencia y la droga.

La cuestión no está en que se construya o no la infraestructura, sino en corroborar quien o quienes se benefician con ella y más aún, en el reconocimiento de que el dinero destinado a estas obras, en la mayoría de los casos, proviene del erario o de los préstamos que los gobiernos solicitan a las instituciones de usura capitalista como son el Banco Mundial (BM) o el Fondo Monetario

Internacional (FMI). Esos préstamos están condicionados o atados, según los intereses del BM o del FMI, como parte del funcionamiento del sistema capitalista, para su empleo en sectores económicos estratégicos, como el turismo y, en lugares específicos, los enclaves del capitalismo, en donde existe o se pretende la instalación de empresas mundiales, por lo tanto, los préstamos significan la apertura de una nación al capital trasnacional y sirven para instaurar las mejores condiciones para su reproducción, no así para el beneficio del país o de su sociedad (García, 1979). Respecto del resto del área urbana del sitio turístico, en limitados casos existe un equivalente, pero en general, la infraestructura disminuye o es deficiente conforme se está más lejos del radio de impacto turístico. En otros casos, los alrededores del área turística son maquillados para evitar contrastes entre la utopía turística y la realidad, debido a que la actividad turística, a su vez, genera o incrementa la desigualdad social y la degradación ambiental, entre otros problemas. Lozato (op. cit. p.13) al respecto enjuicia que es forzoso reconocer que la preocupación por salvar el espacio de un consumo demasiado estricto de sus parajes y paisajes, por ejemplo, no ha sido siempre la mayor preocupación de las operaciones turísticas.

En relación a los ingresos del turismo por divisas, existe una idealización fundada en supuestos más que en hechos reales, que se ha utilizado para la expansión de la actividad y, en consecuencia, para el crecimiento y enriquecimiento de los monopolios. La abstracción se sustenta en el imaginario de que el ingreso por turismo es sinónimo de progreso y beneficiará no sólo al lugar turístico, sino también al país y a la población en general; son divisas que, en teoría, permitirán la realización o consolidación de la actividad y en cadena con otras, así como de proyectos en beneficio de la sociedad. Lo anterior no es una falacia, pero sí una meta, en la mayoría de los casos irrealizable, más aún si se trata de un país pobre o subdesarrollado. Las divisas o ingresos por turismo, se generan por el gasto de un viaje con diferentes funciones, por el uso del transporte y el hospedaje y el servicio de alimentación, principalmente, así como por compras de diversos productos, el alquiler de un servicio o por la asistencia o ingreso a un espacio, luego entonces, casi la totalidad del dinero se distribuye entre los prestadores de servicios turísticos, aunque no en proporciones equivalentes. El Estado obtiene una exigua cantidad producto del cobro directo de impuestos de diversa índole al turista (aduanales, para protección ambiental, visa) y otra cantidad de forma indirecta por parte de las empresas vía impuestos prediales, de infraestructura y servicios urbanos, y por el giro mercantil, entre otros. Así, el mayor porcentaje de divisas son ganancias para las empresas turísticas, en su mayoría de origen extranjero o franquicias⁴, algunas grandes monopolios del negocio turístico, en constante crecimiento, diversificación y expansión territorial, que conforman una red de interdependencia entre el transporte, el hospedaje, la alimentación y la diversión, con el fin de evitar, en la medida de lo posible, la distribución del dinero entre los pequeños establecimientos y los trabajadores independientes.

Por tal motivo, así como llega el dinero, producto de la actividad turística, también se va y las divisas que se reportan son sólo cifras, porque el capital está en movimiento, viaja constantemente, no hacia los destinos turísticos, sino a los mercados bursátiles y de valores con mejores rendimientos; no de manera presencial sino simbólica; no en transporte común, sino a través de la red inalámbrica. A lo anterior, se agrega que, en general, la información estadística oficial gubernamental y de medios de comunicación, únicamente enfatiza de las divisas por concepto de turismo, sin embargo, no se advierte de los egresos que también se pierden por esta misma actividad, cuando los habitantes de un país viajan al exterior, entonces, el balance entre ingresos y egresos, proporciona un panorama más real, cuando no diferente o contradictorio al expuesto. Numerosos países en subdesarrollo tienen balanzas turísticas deficitarias y la renta real final es débil.

El turismo no difiere del comportamiento de otras actividades económicas en el sistema capitalista, cuyo principal precepto es el incremento de las ganancias en el menor tiempo posible. La actividad se rige a través de las leyes del mercado de cambio y de la oferta y la demanda según las imposiciones de la moda, que produce el nacimiento, la maduración, el envejecimiento o la muerte de destinos turísticos como ocurre con cualquier objeto, producto o mercancía. La competencia mundial y el surgimiento de mercados emergentes han originado nuevas estrategias de apropiación y organización del espacio y funcionamiento de la actividad⁵, entre las que destacan: revaloración comercial de espacios ambientales y culturales ante el emplazamiento de las inversiones; reconversión de espacios e instalaciones para su uso turístico; incorporación de las innovaciones tecnológicas; consolidación de grupos empresariales, interconexión entre éstos y también con una red de pequeñas y medianas empresas; expansión de los contratos de franquicias y centralización de los sistemas de comercialización (Marchena, 1995).

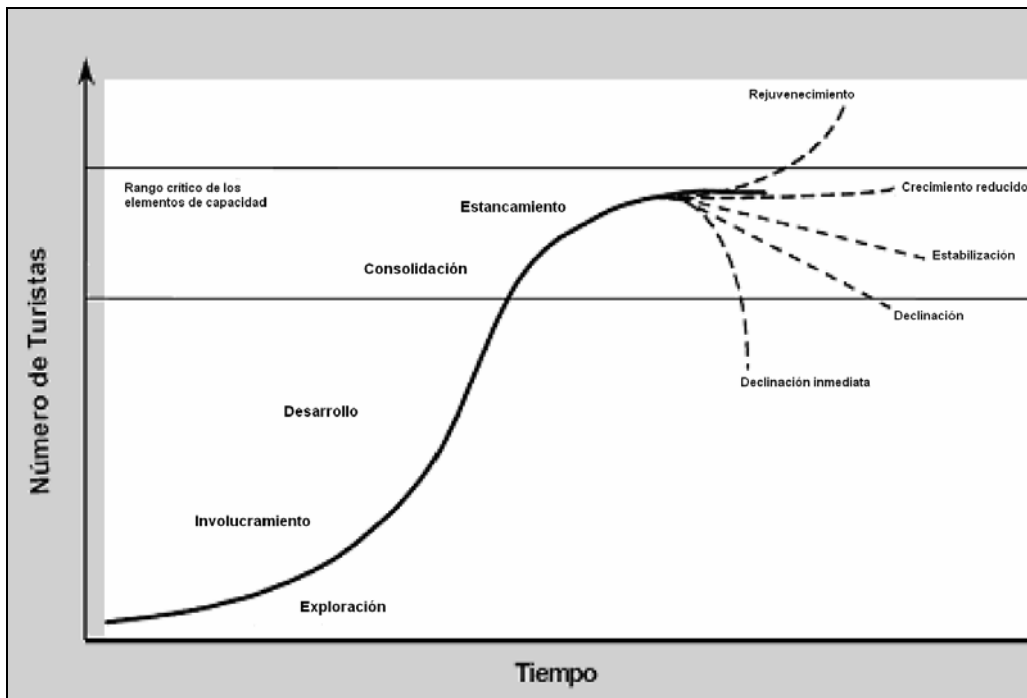
1.3. Ciclo de vida de los destinos turísticos o ¿ciclo del capitalismo?

El artículo de Butler (1980) "The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources" publicado en la revista *Canadian Geographer*, atrajo la atención de los especialistas en planeación, además de los teóricos del turismo y de las autoridades de algunos países, en particular de aquellos con una fuerte dependencia económica de la actividad turística. La perturbación se produjo porque según él, hay un ciclo de vida para las áreas turísticas con cinco etapas plenamente identificadas (exploración, involucramiento, desarrollo, consolidación y estancamiento) y una etapa final, con cinco opciones de porvenir para el área turística, pero, fatídicamente, sólo una con un futuro prominente. Más que un ciclo, es una propuesta de vida lineal porque casi nunca se comienza donde se empezó, situación comprensible para todo espacio, sea o no turístico. Asimismo, es un modelo que se reduce hacia la identificación de

etapas descriptivas que gobiernen la evolución de totalidades independientes de sus partes (Figura 1.2).

En el artículo se destaca que las áreas turísticas son dinámicas, evolucionan y cambian con el tiempo, situación que ocurre, entre otros factores, por el cambio en las preferencias y necesidades de los visitantes, aun cuando no se especifica el porqué de los cambios, aspecto que puede interpretarse como evasión, desconocimiento o aceptación de un suceso simplemente porque así debe ocurrir. Al respecto y, en la lógica capitalista en la que funciona el turismo, los cambios son parte de la organización del sistema para expandir sus fronteras y, por lo tanto, aumentar el capital o para superar las crisis de acumulación. En palabras de Harvey (1992), los cambios que frecuentemente promueve el sistema están enfocados a la obtención de mayores y más rápidos beneficios económicos en un constante aumento de capital. Entre sus estrategias impone modas y estilos de vida que facilitan la comercialización de sus productos o el consumo de sus servicios; a través de una producción de la diferencia, el capitalismo mantiene la vanguardia de nuevas formas de obtención de utilidades, que le permiten perpetuarse en el tiempo y en el espacio.

Figura 1.2. Representación del ciclo de evolución de un área turística



Fuente: Butler, 1980

Butler hace referencia acerca de que el turismo modifica el espacio cuando argumenta que existe un descenso continuo de la calidad ambiental, así como el deterioro del atractivo natural o cultural, según el caso, y de las instalaciones; no obstante, no hace referencia a la cuestión inversa, de cómo el espacio a su vez modifica también la actividad turística, porque maneja la idea de un

espacio sin dependencia o influencia de otros espacios y de otras actividades, o como una burbuja donde lo único que existe es turismo.

Butler (1980) afirma que en algún momento existe una competencia entre los atractivos originales del lugar y los importados; más que competencia, en muchos casos, es un complemento porque desde el momento en que el lugar se capitaliza, los atractivos importados son un componente obligatorio del imaginario de diversión que con antelación se construyó sobre el destino; por ejemplo, los destinos de litoral tienen como atractivos originales las playas, el mar y el clima, sin embargo, en general existe una relación del destino con atractivos importados como son los bares o centros nocturnos, que son un complemento de distracción y, por lo tanto, un negocio para los capitalistas. También ocurre que los atractivos complementarios cumplan alguna o varias funciones, según el destino turístico o la etapa en la que se encuentra éste, ya sea para promover, aprovechar o recuperar la consolidación de un destino.

El modelo turístico propuesto por Christaller y citado en el artículo de Butler, es una propuesta limitada a un tiempo y un espacio, pero sin vigencia en la actualidad, en parte porque la proposición es similar a un cuento de fantasía, en la que sin intención, un pintor descubre un lugar que, por su belleza o excepcionalidad, con el tiempo se convierte en un destino turístico masificado. La situación propicia, primero, la huida de los artistas y después de los turistas exigentes, y la búsqueda de nuevos lugares de inspiración y recreación para cada caso y, en consecuencia, el inicio del ciclo. Richard Butler acepta la propuesta y considera su viabilidad singularmente para el continente europeo, y en particular, para la región del Mediterráneo. Respecto a la propuesta de Christaller, no se niega el surgimiento de algunos destinos turísticos sin la pretendida intención de comercializarlos; sin embargo, desde el momento en que el turismo se convirtió en una actividad altamente productiva y de control por parte de las grandes empresas capitalistas, más que descubrimiento ha sido la búsqueda o construcción de lugares de novedad, exotismo o con atractivos diferentes para su explotación. El crédito de la propuesta reside en identificar, aunque no de manera explícita, cómo el turismo desde siempre, consiente o inconscientemente, ha buscado la exclusividad de visita de lugares o permanencia en espacios inaccesibles para la mayoría, porque cuando están al alcance de la muchedumbre y se masifican, pierden el atractivo, en especial, para la población de alto poder adquisitivo.

Por su parte, Cohen, citado en el artículo de Butler (op. cit.), afirma que los tipos de turistas cambian según las áreas turísticas, lo que no es una regla general, porque así como el tipo de espacio turístico influye en el tipo de turista, también el tipo de turista propicia la construcción de un espacio turístico. En ambos casos, las leyes de mercado han señalado la pauta a seguir en el redituable negocio del turismo, porque en ocasiones la demanda ha generado la oferta por ejemplo de los destinos de litoral⁶ o la oferta como sinónimo de moda ha impuesto una demanda,

como en el caso del ecoturismo. Plog dice, referido en el mismo artículo, que podemos representar un destino que se mueve a través de un espectro, sin embargo, gradualmente y con demasiada frecuencia hacia el potencial de su propio fallecimiento. Al respecto no es un criterio que se aplique en todos los destinos, construidos de manera intencional o nacidos de forma espontánea, debido a que hay lugares cuyo atractivo no responde a modas y ha trascendido en el tiempo por su excepcionalidad.

Butler (op. cit.) precisa que en el ciclo de evolución de un destino turístico, cada etapa es una evolución de consolidación del capitalismo sobre el espacio turístico con un final de crisis que, en general, se supera con una solución espacial (expansión territorial, reconversión espacial). La primera etapa, la de la exploración, en la que un reducido número de turistas de manera independiente viaja para descubrir algún lugar, sitúa al turista como un explorador en la búsqueda de lugares aún no descubiertos por el turismo o sin promoción, pero que, por sus atractivos, son motivo para su visita. Los exploradores tienen una actitud, de manera consciente o inconsciente, egocéntrica porque su búsqueda otorga el privilegio de conocer o disfrutar lo que no está al alcance de la mayoría, pero además porque predomina una actitud individual y de corta permanencia, sin cuestionamiento de lo que su visita ocasiona para el lugar y las personas que lo habitan, cuando sea el caso. En general, los argumentos en defensa y con tono de inocencia por parte de los "descubridores" ha sido la no intencionalidad de alteración del ambiente y en algunos casos el anonimato de la existencia o la localización del lugar; sin embargo, lo que se consideró como secreto, poco a poco se divulga entre un allegado de confianza y otro y, finalmente, en conocimiento de muchos, pero no sólo de turistas, sino también de inversionistas ávidos por obtener algún beneficio. En esta etapa, el autor afirma que los turistas son atraídos por rasgos naturales y culturales históricos como existen en el ártico canadiense y en América Latina; al respecto, coincide con la visión ideológica de la industria turística de los países periféricos que con frecuencia hacen alusión a eventos o construcciones del pasado, en donde tiempo y espacio son estáticos y la inmovilidad caracteriza sus paisajes, y la población es una muestra pretérita del proceso de civilización. En general, las denominaciones como se comercializa al habitante de otras culturas diferentes de la occidental son la de *natural*, *indio* o *buen salvaje*, perspectiva que fortalece la comparación del turista como un explorador o conquistador (Dorfman y Mattelart, 1972).

En la segunda etapa, la del Involucramiento, algunos de los habitantes participan de forma consiente en la actividad turística y en su desarrollo. Inicia el proceso de transformación cultural con cambios en la forma de vida y pautas de actuación, en consecuencia, más que intercambio cultural, es una conquista cultural, porque el turista ordinario no está dispuesto a adoptar, por lo menos durante su estancia, la cultura y costumbres del lugar que visita y como confirma Pi-Sunyer

(s/f:24): "prefiere los ambientes que contienen algunos elementos familiares: empleados que hablan en su idioma y comidas que no sean demasiado exóticas". Es la etapa en que inicia la publicidad por parte de los habitantes involucrados en la actividad y, posiblemente, son éstos los que a su vez solicitan el apoyo del Estado para mejorar la comunicación del lugar; también comienza la división territorial para delimitar la zona turística del resto y, en consecuencia, el aumento del desarrollo geográfico desigual. Es la etapa de la formación o consolidación de los capitalistas locales, que aprovechan la incursión del turismo para ampliar su poder económico y político.

La tercera etapa, la del Desarrollo, se caracteriza por la apertura a las inversiones del Estado y de capitalistas externos para el desarrollo del lugar, de acuerdo con las necesidades de los turistas. Es la puesta en venta del destino turístico al capital transnacional, en consecuencia, se modifican los atractivos originales y se construyen atractivos complementarios para incrementar la plusvalía y el número de turistas. La entrada de empresas transnacionales propicia la quiebra o asociación de las empresas locales ante la eminente competencia en instalaciones, precios, servicios y atractivos adicionales; asimismo, inicia la masificación del destino por los flujos de turistas dirigidos por los grupos empresariales asociados de la industria del turismo (agencias de viajes, transporte, hospedaje, renta de autos, comercios). La participación del Estado consiste en ofertar de la mejor forma su espacio turístico para atraer las inversiones y las empresas del ramo, lo que se traduce en la planeación y dotación de la infraestructura de servicios públicos y en el mejoramiento de la imagen urbana, aunque meramente sea un telón tras el que se oculte las desigualdades económicas y sociales que con frecuencia provoca o agudiza la actividad turística.

La Consolidación es la cuarta etapa del ciclo de Butler que se refiere a la cumbre de éxito de un destino turístico, cuando recibe el mayor número de turistas en parte por el esfuerzo de la publicidad y la prolongación de la temporada de visitas en el transcurso del año; otro efecto es la dependencia económica casi absoluta del lugar a la actividad turística y la existencia de sucursales de las firmas transnacionales del negocio turístico. En esta etapa, se reconoce la existencia de inconformidad y conflicto entre los habitantes y la actividad turística, causa de la lucha por el espacio y la distribución de los beneficios que el turismo propicia. Las cuestiones pendientes que el autor deja confusas o sin esclarecer son cómo identificar el año o el periodo en el que se recibe el mayor número de turistas, si el punto de comparación es sólo con las cifras de años anteriores, sin contemplar que en un futuro puede existir una cantidad mayor a la precedida. También las incógnitas de si todos los destinos turísticos son aptos para su consolidación, si se requieren las mismas pautas de comportamiento para la consolidación en todos los espacios turísticos y cuánto tiempo dura la consolidación, asunto de vital importancia para el lugar y las

personas involucradas como trabajadores o dueños en el turismo, más aún si existe una total dependencia hacia la actividad.

En un intento de respuesta a las interrogantes y siguiendo la lógica del capitalismo al que es fiel el modelo de Butler, se puede inferir que no todos los destinos son aptos para su consolidación o por lo menos del tipo de consolidación que maneja el autor debido, entre otras razones, a los juegos de poder geopolítico que se interconectan con una posición de mercado en una estructura cambiante de relaciones espaciales que, a su vez, privilegia ciertas localizaciones y territorios para la acumulación capitalista. Así no todos los destinos turísticos son aptos de su consolidación, porque algunos no han tenido el "privilegio" de que los inversionistas externos o las empresas transnacionales del ramo decidan invertir o instalar una sucursal, entonces, el lugar permanecerá en el anonimato para la mayoría, pero podrá sobrevivir por un mayor tiempo a las redes de destrucción que el capitalismo ocasiona o al futuro que Butler propone en su modelo. Además, si la consolidación implica una dependencia económica absoluta del turismo, sería preferible para la mayoría de los destinos no consolidarse por la cuestión de inestabilidad que caracteriza a la actividad turística y a favor de la diversificación de la economía en otros sectores.

En la etapa del Estancamiento se alcanza, o incluso se rebasa, la máxima capacidad, lo que según Butler ocasiona problemas ambientales, sociales y económicos; la imagen, a pesar de su consolidación, estará pasada de moda y divorciada del ambiente geográfico; el tipo de turistas que predomina es el repetitivo o el que asiste de forma obligatoria al lugar por algún evento o congreso; los atractivos naturales y culturales han sido sustituidos por atractivos artificiales importados y el nuevo desarrollo se da en la periferia y existe un cambio en la propiedad y en el giro comercial. Al respecto, la máxima del capitalismo es la de la mayor obtención de ganancia en el aquí y en el ahora, en consecuencia, el límite ocurre cuando el recurso se ha agotado y, aún así, el sistema obtiene ventaja de la desgracia y en este caso del estancamiento; más nunca fija su meta por la máxima capacidad de carga del destino o de su sustentabilidad a excepción de que los límites formen parte de su propio engranaje (p.e. ecoturismo). Los problemas, ni se originan ni son exclusivos de esta etapa, aunque si es certero su mayor perceptibilidad y en secuela los efectos negativos para la actividad turística; no obstante, éstos existen desde la primera etapa, si bien en diferente intensidad. En cuanto a que el destino pasa de moda, no es sino parte de las diversas formas para la reproducción del capital y la rápida expansión del capitalismo en el espacio y el tiempo, así la moda se vuelve una imagen efímera que configura el orden en el que tienen lugar todas las acciones, en palabras de Rivière: "la moda ha ayudado ha construir el paraíso del capitalismo hegemónico" (Rivière, 1992:12 En: Herrero, 2002).

Al ser la moda arbitraria, pasajera y cíclica como afirma Baudrillard (1998:100 En: Herrero, op.cit.), el espacio turístico, una más de las mercancías del capitalismo, es también un producto de uso y de deshecho, que responde a necesidades externas de consumo ajenas a la localidad. Al respecto Lozato (1990:161) expone que: "en todos los casos de desarrollo del turismo, un centro de acogida se transforma en *producto turístico* que evoluciona en función de las modas y las técnicas", y en coincidencia con la propuesta de Butler, agrega: "tomando como ejemplo los centros turísticos más antiguos, se puede constatar que después de una primer fase de creación se suceden una segunda fase de madurez y una tercera fase de obsolescencia que plantea, eventualmente el problema de la mutación-reconversión". En consecuencia, el destino que hoy es moda y privilegio para una minoría, mañana se convierte en satisfacción de la mayoría, lo que origina su masificación, pero también su transformación en serie, con la instalación de sucursales de las cadenas transnacionales de hospedaje (Accor, Holiday Inn, Hilton), restaurantes (p.e. McDonald's con más de 40,000 restaurantes de comida rápida en 148 países), alquiladoras de autos (Avis, Hertz), tiendas de artículos deportivos o *souvenirs*, entre otros (Méndez, 2004). Así, aunque la moda impone la visita de un nuevo destino turístico, por ejemplo de litoral, en esencia, las condiciones de infraestructura son muy similares a la que existe en destinos de renombre como Cancún, Miami o Río de Janeiro, sin embargo, el fenómeno de la moda es una trampa de consumo que convierte dos imágenes parecidas, en diferentes, lo común en exclusivo, o el deshecho en algo nuevamente utilizable. En una batalla sin cuartel ni tregua, los destinos compiten por ser el punto de referencia de la moda o mantener su posición el mayor tiempo posible, lo que permite explicar la evolución, sustitución o complementación de los atractivos naturales y culturales originales, por los de tipo artificial, porque cada agregado puede significar la diferencia. La constante reconversión del destino turístico, no sólo corresponde a la infraestructura y los atractivos, sino también a las transformaciones del espacio producto del turismo, pero no privativas de la actividad sino de la lógica capitalista, como son las segregaciones, las invasiones, los desplazamientos y las expansiones, esta última a la que Butler se refiere cuando la actividad se desplaza hacia la periferia.

En la penúltima etapa del ciclo, del Descenso, ocurre la declinación en número y espacio de la actividad turística, algunas zonas pierden su vocación para el turismo; el destino tiene un cambio de turismo de verano a uno de fin de semana o de un día; las instalaciones desaparecen o se transforman con cambio de uso de suelo o de giro comercial, como son los hoteles adaptados a condominios, viviendas o residencias de ancianos; y los habitantes están en la posibilidad de disfrutar de los servicios turísticos. Esta etapa confirma, una vez más, como el ciclo de Butler tiene de manera eminente una lógica capitalista en la que cada fase responde a necesidades de rentabilidad, beneficio de particulares y externos a la localidad o al país, pero además a una cuestión de clase y de discriminación, porque cuando un destino deja de recibir turistas

extranjeros, es sinónimo de crisis, mayor aún si la mayoría de los turistas nacionales o regionales son de bajos ingresos, porque entonces, el destino se populariza y pierde competitividad⁷. Asimismo, el hecho de que el destino turístico pase de la transnacionalización a la nacionalización por la huida de las empresas globales y la recuperación del control de la actividad y los negocios por parte de los habitantes del propio país o de la localidad, en general, se traduce en descenso de la calidad de la infraestructura y los servicios, argumentos sin comprobación, pero que sirven de sustento de la ideología de la moda, el consumismo y las "normas de calidad internacionales". En todo caso, la nacionalización del destino sino es un ascenso, tampoco es un descenso, pero si se traduce en una mejor distribución de los ingresos por turismo para los habitantes locales ya sea como dueños de pequeños establecimientos de hospedaje, alimentos y bebidas, diversión o como empleados por su cuenta.

Finalmente, el Rejuvenecimiento es la última etapa del modelo de Butler en donde se requiere el cambio completo de la atracción en la cual está basado el destino, sin embargo, no es algo que ocurra en todos los centros turísticos, porque además el autor propone cuatro alternativas más de un futuro predecible: crecimiento reducido, estabilización, declinación y declinación inmediata. En el caso del Rejuvenecimiento se requiere construir una imagen diferente a la existente, de tal forma, que no se complemente con la anterior, sino que la sustituya; la nueva imagen, en el mejor de los casos pero casi imposible de realizar, es a través de la reconversión total del destino, aniquilando el pasado y partiendo de cero, para planificar sobre un espacio vacío la localización de la nueva infraestructura y de los atractivos. Acerca de la transformación o la destrucción de la infraestructura Harvey (1985) explica que: en la ciudad capitalista contemporánea es la vida económica la que importa y ésta se contrae conforme se hace necesario aumentar el ritmo de circulación del plusvalor, en consecuencia los buenos edificios van siendo derruidos para dejar paso a nuevos edificios que tendrán un promedio de vida económica más corto. El acortar la vida física y económica de los productos es una estrategia típica para acelerar la circulación del plusvalor en todos los sectores de la economía.

El otro caso, de mayor incidencia, es cuando se realiza la transformación de lo existente, pero además se agrega un atractivo adicional que será el centro de atención para la visita, por ejemplo la instalación de casinos; en otras ocasiones, se aprovechan recursos naturales sin explotar, pero acordes con nuevas modas turísticas (ecoturismo) o de recreación para aprovechar diferentes temporadas (deportes de invierno). En general, sólo se transforma una parte del destino turístico, que funciona como una burbuja dentro de otra burbuja, ante la dificultad de reformar todo el destino por cuestiones sociales, políticas o económicas; asimismo, ante la imposibilidad del cambio de nombre del destino, se aumenta un seudónimo o se especifica en la publicidad la

palabra "lo nuevo de" que, funcionará en las mismas condiciones de exclusividad, de los destinos que estén de moda.

El Rejuvenecimiento, algunas veces, es producto del desplazamiento espacial de la actividad, en la que cada nuevo espacio conquistado representa la etapa más moderna del destino; así es posible identificar la historia turística del destino en el espacio y sus diferentes repercusiones. En general, se ocupan espacios contiguos al destino principal, pero como éste es un espacio desgastado y con problemas, se busca que exista una ruptura geográfica que evite la contaminación del nuevo espacio de la diversión, ya sea a través de una barrera natural o artificial. Butler además afirma que es necesario para que ocurra el rejuvenecimiento de la intervención del Estado, así como de la intervención de la iniciativa privada; sin embargo, en la mayoría de los casos ocurre que el primero es quien más invierte o también sucede que pone a la venta parte del destino turístico para que algún inversionista o empresa se haga cargo de la reconversión.

El ciclo de vida de los destinos turísticos propuesto por Butler, no es un ciclo inevitable por el que todos los destinos deban de transitar o que sus etapas ocurran en el orden establecido, pero si debe ser considerado como el proceso de una mercancía (el espacio turístico) que transita desde su construcción, uso, desecho y posible re-uso en la lógica del capitalismo. Por consiguiente, el ciclo de Butler solamente puede ser entendido y adaptado a los destinos cuando éstos forman parte de la dinámica, organización y expansión del capitalismo monopolista.

En México y en particular en el caso de Acapulco, uno de los destinos de litoral más importantes del país y el de mayor antigüedad en esta categoría, permite corroborar varias coincidencias con el modelo del ciclo de vida propuesto por Butler, sobre todo porque desde su inicio formó parte del engranaje del sistema capitalista cuando se refuncionalizó el espacio por la actividad turística, después de un periodo de estancamiento e inactividad económica mercante. Los intereses y necesidades exteriores fueron conformando el nuevo paisaje del puerto de una aldea rural de pescadores a una ciudad con importantes contrastes económicos en su conformación; su consolidación ocurrió durante una de las etapas de expansión del capitalismo, después de la segunda guerra mundial, que tuvo, entre otras consecuencias económicas, el nacimiento o fortalecimiento de empresas transnacionales, entre ellas las de índole turístico; su declive también formó parte de una de las crisis del sistema, la que ocurrió en la década de los ochenta y produjo el desplazamiento del puerto por otros destinos turísticos de México y del mundo ante el eminente deterioro ambiental y sobre todo por las contradicciones que el capitalismo produjo o profundizó entre el espacio turístico y el resto del espacio habitable del puerto. Sin embargo, la vida turística del puerto no se ajusta en su totalidad al modelo propuesto por Butler, porque en algunos momentos existe más de una etapa del ciclo y porque debido al desplazamiento espacial de la

actividad cada espacio turístico en Acapulco tiene una etapa diferente pero interdependientes entre sí, fenómeno que se analiza en los capítulos posteriores.

Notas:

- ¹ La ideología del turismo se puede resumir en los siguientes apartados: El turismo es generador de empleo y riqueza; el turismo es vía de comunicación cultural; el turismo es el camino más positivo para conservar las bellezas del mundo; el turismo es un generador de cambios sociales positivos (Jurdao, 1992).
- ² Mesplier y Bloc-Duraffour (2000) consideran que el turismo en el Tercer Mundo es objeto de controversias entre los que ven en él un elemento de desarrollo y los que lo consideran una forma nueva de dominio y explotación.
- ³ “El individuo se vuelve «libre», aunque está controlado por la mano oculta del sistema de mercado. Esto es lo que refleja la ideología de las sociedades que están dominadas por el intercambio de mercado” (Harvey, 1985:222).
- ⁴ La empresa que proporciona la franquicia otorga una ayuda técnica y financiera, pero limita sus inversiones y sus riesgos, y el antiguo propietario lo sigue siendo de su establecimiento. Estos grandes grupos reducen los gastos de construcción y de gestión mediante la armonización de normas, la instalación de importantes centros de compra y de reserva que permite mejorar el porcentaje de frecuentación, y la creación de servicios comerciales comunes. Ofrecen un producto homogéneo en todos los países (Mesplier y Bloc-Duraffour, 2000).
- ⁵ Harvey (1985) considera que la competencia entre ciudades o grupos de ciudades o entre países por controlar la circulación del excedente, alteran el modelo geográfico de circulación conforme una parte domine a la otra por medio de un poder económico arrollador y del ejercicio de privilegios monopolistas.
- ⁶ Lozato (1990) considera que el hecho más importante de la civilización reciente es la “carrera” hacia el sol, hacia las playas; en todo caso el ambiente de moda se encuentra en las vacaciones a la orilla del mar, que los anglosajones resumen lapidariamente como *sun-sea-and ... sex*. Ello es cierto para el conjunto de las poblaciones surgidas de los países industrializados y urbanizados, a la búsqueda de las vacaciones estereotipadas por los medios de comunicación.
- ⁷ Según Daniel Hiernaux el modelo turístico de Cancún atraviesa por la etapa de madurez u obsolescencia, con signos de comportamiento similares a los que postula Butler para la etapa de Estancamiento y Descenso, en particular por el aumento del turismo nacional, que según las estimaciones del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) no debía rebasar el 25 por ciento, porque el destino se concibió para un turismo de masas de grupos sociales altos. Asimismo, el autor hace la aclaración de que parte de la obsolescencia de Cancún no se debe a que hayan disminuido las corrientes de turistas extranjeros, sino que se debe a que ha disminuido el nivel social de los mismos y por ende el gasto de los turistas. Afirma: “La plaga de los 'spring breakers' ha transformado a Cancún en tierra de nadie en algunas épocas del año” (Hiernaux, 2004:5). Asimismo, la teoría de la Autodestrucción del turismo de Meter V. Weise confirma el origen de clase del turismo y su colaboración para perpetuar la división social de clase cuando postula que la élite se traslada hacia otros lugares más privilegiados (menos impactados) cuando el destino se masifica porque esto conlleva disminución de la calidad de servicios y estructuras (Barbosa y Santamaría, 2006).

Capítulo II

La construcción del Acapulco turístico

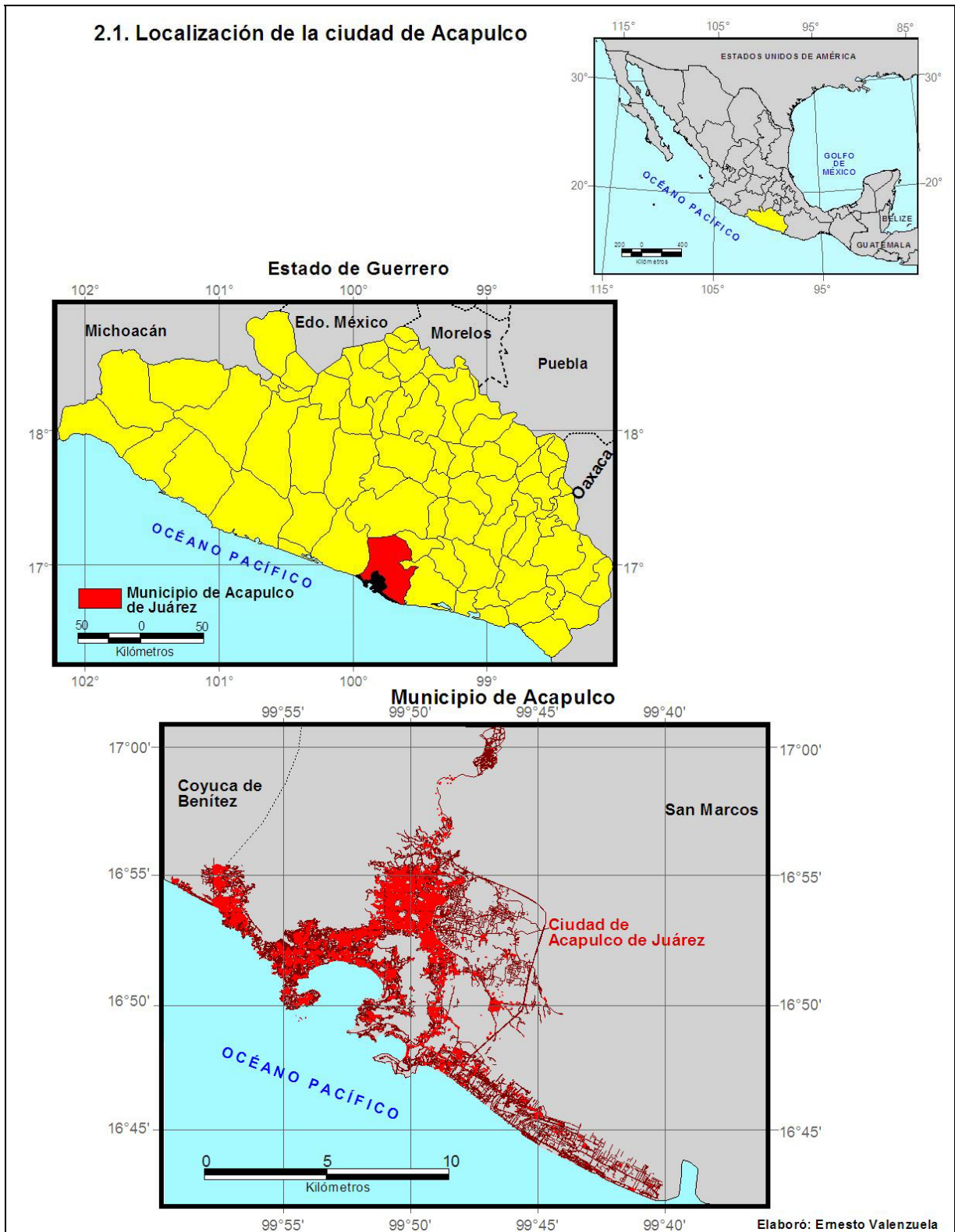
En el siglo XX, Acapulco pasó de ser un puerto comercial y pesquero a ser un centro turístico lo que modificó la fisonomía urbana, aceleró el crecimiento de población, inició el deterioro ambiental e incrementó las desigualdades sociales. El marco natural favoreció su proyección nacional e internacional como destino vacacional de playa, para lo que fue necesario construir la infraestructura y el equipamiento de servicios, comunicarlo con las principales ciudades del país y realizar una intensa promoción, principalmente en el extranjero. Así se construyó un Acapulco turístico de beneficio para la minoría de alto poder adquisitivo, políticos en todos los niveles, empresarios, banqueros, artistas y extranjeros, a costa del despojo y la expropiación de tierras, promesas incumplidas, fraudes, amenazas, violencia y muertes, para los habitantes y los campesinos.

2.1. Ubicación y características físicas

La ciudad de Acapulco se localiza en el litoral sur del Estado de Guerrero, en el municipio que lleva el mismo nombre y tiene comunicación marítima a través del Océano Pacífico (Figura 2.1). La ubicación de Acapulco ha sido y es un elemento clave para la comprensión de la historia y el desarrollo económico que ha tenido el puerto desde hace más de cuatro siglos. Su internacionalización se inició a partir del siglo XVI porque fue espacio de enlace para diversos fines: primero, la exploración de territorios desconocidos en el continente; segundo, la comunicación y comercialización de productos entre América, Europa y Asia¹ y, desde el siglo XX, por el turismo. La consolidación en el ámbito turístico se debió, entre otros factores, a su estratégica localización, por su cercanía con la Ciudad de México, el principal centro emisor de turistas a nivel nacional, así como al hecho de que el país tenga frontera con Estados Unidos, la nación de mayor expulsión de turistas a nivel mundial; asimismo influyó la cuestión de que los principales atractivos de Acapulco -mar, playa y sol- son los que motivan los grandes flujos de movimiento turístico tanto en Europa como en América del Norte (Lozato, 1990).

Acapulco está en la bahía de Santa Lucía protegido del mar abierto por la península de Las Playas en el noroeste y por Punta Bruja en el sureste. La bahía mide 2,413 metros de seno y 4,827 metros de este a oeste. Está rodeada de montañas de granito cercanas al litoral que son parte de la Sierra Madre del Sur, nombre también de la provincia fisiográfica; la montaña de mayor altitud es el cerro Trinchera que tiene 950 metros. Esta conformación física es uno de los principales atractivos turísticos del puerto, porque la montaña y la forma casi circular de la bahía forma un anfiteatro con-

2.1. Localización de la ciudad de Acapulco



Fuente: INEGI, 2007

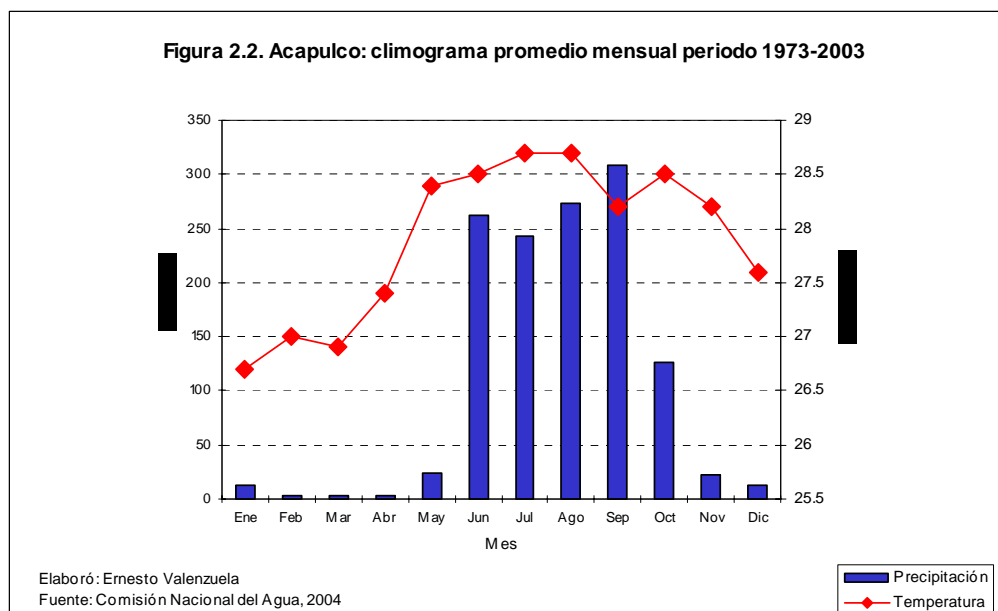
gradería al aumentar la altitud, situación que favorece la vista panorámica casi desde cualquier lugar, pero además la conformación evita un alto oleaje y sirve de protección contra huracanes. En general, toda la bahía tiene grandes playas en una línea casi continúa desde la base naval de Icacos hasta el Fuerte de San Diego, el ancho en promedio es de 45 metros y la mayoría tiene arena de espesor medio (Hornos) y grueso (Costa Azul y La Condesa) (Campodonico y Nerys, 1980).

Frente a la península de Las Playas se localiza la isla La Roqueta o del Grifo, que tiene una longitud de 1,850 metros de este a oeste y más de cien metros de altura y, en el costado noroeste de ésta, hay otra isla de menor tamaño que se llama La Hierbabuena o El Morro. Acapulco está en un área de alta sismicidad porque frente a sus costas se localiza la zona de subducción de la placa tectónica de Cocos y la de Norteamérica, origen de la fosa abisal Acapulco con una profundidad de 5,000 metros; no obstante, hasta el momento ningún movimiento telúrico ha producido una catástrofe en la ciudad o daños de importancia en la infraestructura turística.

El puerto se localiza en la Región Hidrológica número 19 Costa Grande, cuenca "A" Atoyac y otros, y subcuenca "c" bahía de Acapulco. Existen dos lagunas una al occidente de la ciudad, la de Coyuca con una superficie de 23 kilómetros de largo por 4 kilómetros de ancho y una profundidad de 18 metros, y la otra al oriente, la de Tres Palos con 15 kilómetros de largo por 5.5 de ancho y una profundidad de 8.5 metros (INEGI, 2004a). Los principales ríos son el Coyuca que desemboca en la laguna del mismo nombre, y el de la Sabana y el Papagayo, que desembocan en la laguna de Tres Palos, éste último el de mayor importancia porque se aprovecha para generar energía eléctrica y abastece el 90 por ciento de agua potable a la ciudad de Acapulco y su área metropolitana (CAPAMA, 2006).

El suelo es de tipo regosol que se caracteriza por tener capas uniformes, de tonos claros en general, existe en las playas, dunas y en distinta proporción en las laderas de las sierras, acompañados de litosoles y roca de tepetate. La fertilidad es variable y el uso agrícola está condicionado principalmente por su profundidad y la pedregosidad. Tiene diferentes tipos de vegetación pero predomina la selva baja caducifolia con vegetación secundaria arbórea, con diferentes especies de *Bursera emulatos*, *Liay loma* (tepehuaje), *Jucartía mexicana* (bonete), *Ímpone sp.* (casahuate) y *Bombax sp.* (pochote). También hay vegetación de manglar y tular en las inmediaciones de las lagunas. En Acapulco existe un área natural protegida, el parque nacional El Veladero que se decretó en julio de 1980 con una superficie de 3,159.97 hectáreas (Ídem.). La vegetación es un decorado del paisaje que se comercializa del puerto y que en parte difiere de la imagen ficticia que se reproduce del Acapulco en similitud a diversos destinos de playa, en o cerca de los trópicos.

El clima es cálido subhúmedo con lluvias en verano, de humedad media (Aw1) y una oscilación térmica de menos de 5 grados. En el período 1973-2003 la estación meteorológica de Acapulco registró una temperatura promedio de 27.9° C, la mínima fue de 27° C en 1976 y la máxima de 29° C en 1994 (Comisión Nacional del Agua, 2004). En la ciudad el calor es seco e intenso por dos razones, la primera porque se localiza en la parte baja y abrigada de la ensenada; la segunda, porque está rodeada de rocas graníticas que además de impedir la circulación de corrientes de aire, al calentarse reflejan el calor en el ambiente². Aún así, el clima es uno de los factores favorables para la actividad turística ya que aún en el mes más frío la temperatura no es menor de 26° C y, por lo tanto, ofrece un ambiente agradable y aguas tibias para los turistas que huyen de los climas fríos o la temporada invernal³ (Figura 2.2) (Figuroa, 1980). En este sentido Lozato (1990:42) afirma que: "El clima es un factor de atracción turística a menudo de importancia capital [...] sin sol y sin nieve numerosos centros turísticos no habrían podido participar del turismo de masas. La imagen climática juega pues un papel de primer orden en la atracción turística [...]".



En el mismo período, la precipitación media anual fue de 1,294.9 milímetros, la máxima se registró en el año de 1996 con 1,995.9 milímetros y la mínima en 1994, con 631.2 milímetros. La temporada de lluvias comienza en junio y termina a finales de octubre o principios de noviembre, en su mayoría, son lluvias torrenciales de duración variable y aproximadamente un 70 por ciento de ellas ocurre durante la noche, por ende no impide el desarrollo de las actividades de playa durante el día (Comisión Nacional del Agua, op.cit.). Lozato advierte al respecto que hay que tener en cuenta los ritmos lluviosos estacionales, que excluyen muy a menudo la estación estival húmeda de la frecuentación turística internacional en los centros costeros basados en el sol, la

playa o la piscina (Lozato, op. cit.). Acapulco se ubica en la zona ciclónica del Pacífico, situación que provoca el aumento de lluvias cuando un meteoro de esta naturaleza está en las cercanías y, en algunos casos, cuando la cola de un huracán pega en el puerto con los consecuentes daños materiales y destrucciones parciales de la ciudad⁴. La humedad relativa es de 74.7 por ciento y se tienen 95.2 días nublados al año. En el puerto predominan los vientos con dirección oeste-sur, de enero a junio y los del oeste de agosto hasta noviembre, con una velocidad media variable que oscila entre 2.2 y 4.6 m/seg. (INEGI, 2004a). El clima es un factor geográfico de primera magnitud que justifica, por sí solo, numerosos flujos y centros turísticos. La influencia de los agentes climáticos en el turismo es importante, no sólo por la imagen climática que actúa como un factor de atracción, sino también a nivel de la organización de las formas de acogida y de estancia (elección de materiales de construcción) (Lozato, op. cit.).

En su conjunto, los elementos naturales de Acapulco conforman la escenografía de un paraíso tropical y de manera individual un recurso que el turismo denomina atractivo y, en consecuencia, se explota y deteriora. El relieve montañoso que aparece al final del escenario además de otorgar privacidad a la bahía, es una frontera para la expansión urbana y la muralla para esconder detrás de sí los problemas sociales que el turismo ha generado. La vegetación que se localiza en lo alto de los cerros se conserva, ante todo porque es parte del paisaje que se comercializa en el turismo, y de manera paralela permite la preservación de la flora y fauna local, la captación de agua y evitar la erosión de los suelos. El paisaje-decorado de Acapulco es un elemento geográfico que juega un papel turístico de importancia en su comercialización, aunque cada día sea más distante de la imagen estereotipada del edén tropical con el que algún día se vendió.

2.2. El aumento de población y el crecimiento de la ciudad

Desde la llegada de los españoles en el año de 1521, el puerto se pobló con indígenas y extranjeros, entre ellos, treinta familias españolas dirigidas por Fernando de Santa Ana en 1550; sin embargo, el espacio se caracterizó más por la movilidad de personas y mercancías⁵, que por la estabilidad de éstas. En consecuencia, nunca se consolidó una ciudad de importancia en el aspecto administrativo o religioso, pero sí como el puerto comercial más importante del continente americano en el Océano Pacífico desde mediados del siglo XVI hasta principios del XIX, cuando finalizó por esta ruta el intercambio con Filipinas.

Atraído por la feria de Acapulco, en 1697 el viajero Juan Gemelli (1946:7-8) visitó el puerto y, posteriormente, en su libro *Las cosas más considerables vistas en la Nueva España* narró su experiencia:

Estábamos en enero y no obstante yo sentía más calor que en Europa en el tiempo de la canícula. Por tal destemplanza del clima y por ser el terreno tan fangoso, hay que llevar de otros lugares los víveres. Son tan caros con ese motivo que nadie puede vivir allí sin gastar en una regular comida menos de un peso cada día; además, las habitaciones, fuera de ser muy calientes, son fangosas e incómodas. Por estas causas no habitan en Acapulco más que negros y mulatos y rara vez se ve en aquél lugar algún nacido en él de color aceitunado.

Según el testimonio de Fray Antonio Vázquez de Espinosa, a mediados del siglo XVII había en Acapulco aproximadamente 70 familias de origen español, la mayoría empleada en la burocracia. Por su parte, Alejandro de Humboldt durante su estancia en Acapulco en 1803, testificó la importancia del puerto en el intercambio comercial, porque durante los meses en que se realizaba la feria por la llegada de la nao de Oriente, el número de población aumentaba más del doble de la que ahí habitaba, esto es, pasaba de cuatro mil a nueve mil personas (Luz, op. cit.; Pasta, op. cit.; Humboldt, op. cit.).

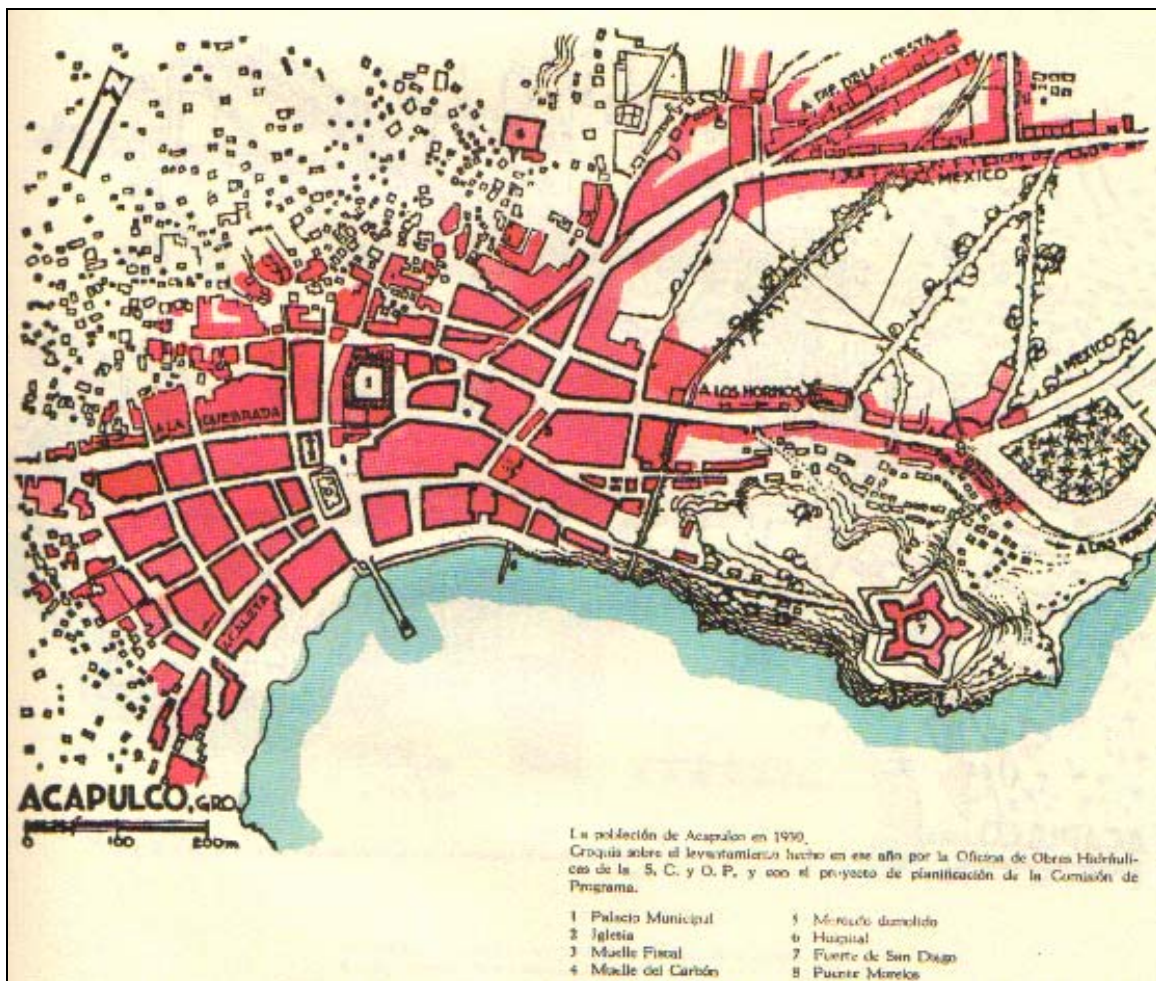
Las condiciones ambientales, el relieve montañoso y la nula o deficiente infraestructura impidieron el aumento de la población, en principio por la extenuante temperatura, la exuberante vegetación hábitat de insectos propagadores de enfermedades como el paludismo, además de la ocurrencia periódica de fenómenos naturales como sismos y huracanes. En el siglo XIX, el movimiento armado para obtener la independencia de México provocó la suspensión de relaciones comerciales con Manila y, subsiguientemente, la migración de personas y el relativo abandono del puerto⁶. El boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística reportó que, en 1857, Acapulco tenía 2,907 habitantes; para 1889, según Alejandro Martínez había una población de 11,028 habitantes, pero sólo cinco mil habitaban en la ciudad, dato que se confirma porque aparece en el mapa topográfico del puerto, realizado por el ingeniero Enrique Lallier en ese año, además de que especifica el de la población flotante, en total 800 personas al mes (Pavía y Salazar, op.cit.; Martínez, op.cit.; Pellandini, op. cit.). A comienzos del siglo XX la población aumentó a 16,990 habitantes, pero sólo 4,932 vivían en el puerto que, desde entonces, fungió como la cabecera municipal. En el censo de 1910, la población de la cabecera municipal fue de 5,900 habitantes y, para 1921, disminuyó a 5,768 debido a la migración y las muertes que ocasionó la Revolución Mexicana; para el censo de 1930 el puerto tenía 6,529 habitantes (Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, 1905; INEGI, 2004). La apertura de la carretera en 1927, propició el aumento de la población en Acapulco, debido a que esta vía fue el enlace de comunicación de los poblados que ya existían y los que más tarde se formaron a lo largo de la carretera, pero ante todo porque disminuyó el tiempo de recorrido al puerto que se convirtió en un polo de atracción principalmente para la población rural.

Hasta 1930, Acapulco tuvo un crecimiento incipiente de población por lo que la ciudad conservó su fisonomía y los límites territoriales que seguían la silueta de la hacienda del comendador Rodríguez de Villafuerte en el costado oeste de la bahía, zona que se eligió porque era la más abrigada contra inclemencias climáticas y de los ataques de los enemigos (Hernández, op. cit.). La organización espacial impuesta por los españoles fue similar a la de otras ciudades novohispanas: el eje articulador de un espacio centralizado era la plaza mayor, que debía ubicarse frente al desembarcadero, según la traza de las ciudades en los puertos, y alrededor de ésta la ubicación de la iglesia, el palacio de gobierno, los comercios y las casas de las familias de mayor nivel adquisitivo; por consiguiente, en un único espacio se concentraban las funciones administrativas, religiosas, comerciales y culturales. La plaza principal como un espacio de poder constituía el eje de organización territorial de la ciudad, porque el crecimiento se daba a su alrededor y la distancia implicaba el menor número de servicios o su escasez, así como un menor estatus social de las familias. En la plaza principal además tenían que converger los caminos que provenían de los cuatro puntos cardinales, en este caso, hacia el sur el de Caleta, por el poniente el de La Quebrada, en el norte el de México y Pie de la Cuesta y al oriente el del Fuerte de San Diego y Los Hornos. Aun cuando recibió el título de ciudad desde 1779, Acapulco a principios del siglo XX tenía más la fisonomía de un pueblo con construcciones de bajareque o adobe y techos de teja, palma y madera, casi todas las calles eran de arena y una minoría empedradas, no había drenaje y existían pocas fosas sépticas, la mayoría de las casas no tenían energía eléctrica y el abasto de agua era a través de pozos artesianos o de su compra a los llamados "aguadores" que la obtenían del Pozo de la Nación o El Chorillo y la vendían a cinco centavos la lata. La ciudad estaba constituida de barrios, los más antiguos eran el de La Candelaria, El Rincón, La Pinzona y el de La Poza, más tarde, se incorporaron El Teconche, El Chorrito, El Capire, Del Campo Santo Viejo (Del Hueso) y el de las Petaquillas, entre otros (Figura 2.3) (Ríos, op. cit. p.47).

Según Díaz (1994), en 1889 el presidente municipal Antonio Pintos Sierra, además de construir el palacio de gobierno, también encomendó al ingeniero Enrique Lallier el primer plano regulador de la ciudad, sin embargo, nunca se tomaron en cuenta las recomendaciones que realizó Lallier porque la expansión urbana no siguió trazo alguno y, en general, todo fue resultado de la improvisación, unido a la dificultad del relieve accidentado. En 1927, el presidente municipal Manuel López encargó al ingeniero Alfonso Desertti un plano regulador de lo que sería el nuevo Acapulco, esto es, desde el Dominguillo al pie del Fuerte de San Diego hasta Icacos, así el ingeniero además del plano realizó también una maqueta. El ingeniero proponía mantener la arquitectura local, con casas de techos de dos aguas, corredor y ninguna de más de dos pisos, la construcción de una amplia avenida paralela a la línea costera, la playa libre de cualquier edificación y el área del Acapulco viejo sin modificación alguna; desafortunadamente el proyecto no se realizó y el siguiente presidente municipal no lo retomó (Fernández, 2004; Józeph, op.cit.). A

mediados del decenio de los treinta y principios del de los cuarenta, Acapulco sufrió una transformación en su conformación espacial, efecto del aumento de la población por las migraciones, pero también porque la zona turística se expandió más allá del zócalo y la península de Las Playas para ocupar los espacios lo más cerca posible de la playa. Al respecto, Gómez (1960:324) señaló que: "anteriormente los pobres vivían en los cerros y los ricos en el centro, como se decía. Ahora son los ricos los que habitan las partes altas y los pobres ¡pues donde se puede! Así están las cosas y ni modo". Esto se traduce en que el grupo rico puede siempre imponer sus preferencias al grupo pobre, porque posee mayores recursos y los puede aplicar a los costos de transporte o a la obtención de terreno en el lugar que quiera (Harvey, op.cit.).

Figura 2.3. La población de Acapulco en 1930



Fuente: Fernández, 2004.

Asimismo, el aumento del valor del suelo y el auge del mercado inmobiliario, provocó la disputa de terrenos que hasta entonces habían permanecido abandonados, pero que por su ubicación, aumentaron su plusvalía lo que, en consecuencia, originó disputas e invasiones, además de que

surgieron de la nada propietarios o también "muertos escriturando terrenos" como lo refiere Alfredo Hernández (1991:21). Tal fue el caso de parte del terreno del cerro de La Mira, que adquirió el norteamericano Harold B. Hyse, con el propósito de construir un fraccionamiento y su residencia; sin embargo, al final abandonó el puerto y dejó inconclusa la construcción de su casa, por no cumplir con los permisos y disposiciones legales (Pasta, op. cit.). Ríos (1969:28) afirma: "[...] había solamente ojos para encontrar terrenos con riscos con hermosa vista al mar, y posesionarse y hacer otros mundos encajados en el que todavía presentaba la unidad doncellezca^{sic} de sus encantos naturales".

Más tarde, se sustituyó el espacio de montaña por el de playa y la primera zona que se urbanizó fue la de Hornos por parte de la Compañía Impulsora de Acapulco (CIA) que la adaptó como un balneario (Servin, 1998). Durante el gobierno de Pascual Ortiz Rubio (1930-1932) se realizó un proyecto de planeación urbana para la ciudad de Acapulco; el primero en todo el país y uno de los más serios después de la Revolución (Fernández, 2004). A través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) y su titular Juan Andreu Almazán, se formó una Comisión para realizar el programa a cargo del arquitecto Carlos Contreras y la colaboración de Juan Legarreta, José López Moctezuma, José Garduño y Justino Fernández. El objetivo del programa consistió en ordenar el territorio en vísperas del crecimiento del puerto producto de la actividad turística, teniendo presente los factores culturales y ambientales de la región, en particular de la forma en que la arquitectura tradicional o vernácula se adaptaba a las condiciones del medio natural⁷. En el aspecto turístico, el programa contempló la recuperación del centro histórico del viejo puerto y la previsión de crecimiento urbano hacia el oriente-nororiente en una línea de construcción paralela a la costa, con el diseño de manzanas alargadas siguiendo la sinuosidad del relieve, en terrazas que permitirían a cada predio la vista de la bahía y la llegada de la brisa. También se contempló la construcción de un paseo marítimo paralelo a la línea de la costa, para comunicar el viejo espacio del puerto con los planeados para el turismo en el área de Hornos; se proyectó que esta vía fuera el principal eje de comunicación de la ciudad y, además, el límite y frontera de expansión urbana hacia la costa para evitar que cualquier construcción obstruyera la vista al mar, a excepción del Fuerte de San Diego, en donde la avenida pasaría por la parte trasera para mantener la ubicación estratégica del monumento, visible desde cualquier lugar en la bahía (Figura 2.4) (Fernández, op. cit.).

La comisión consideró que los terrenos de Hornos, ocupados entonces por huertas y cocoteros eran los más apropiados para construir una zona residencial, ya que su ubicación frente a la bocana era favorable tanto por la brisa como por el paisaje, además de su conexión con la carretera a México. Lozato (op. cit.) afirma que el paisaje es una realidad cultural, objeto de observación, incluso de consumo. En el cerro del Herrador se planeó construir un centro turístico

con un hotel, bungalows y un casino, cuyo diseño arquitectónico aprovecharía el desnivel del terreno para tener desde cualquier punto una vista panorámica de la bahía, concepto que más tarde hizo realidad el arquitecto Francisco J. Serrano cuando construyó ahí el hotel Papagayo (Fernández, op. cit.).

Figura 2.4. Planificación de Acapulco y Playa de Hornos, 1932



Fuente: Fernández, 2004

Este proyecto antes señalado contempló la conclusión de la obra del ferrocarril desde la Ciudad de México, la construcción del aeropuerto y la vía de acceso a Pie de la Cuesta y a Puerto Marqués, el fomento a la industria pesquera a través de las empacadoras, la acuicultura y la capacitación, el apoyo a la investigación con la creación del Instituto Oceanográfico y el Centro de Investigaciones en Biología Marina, y el impulso al astillero de Tambuco. No obstante, resultó demasiado ambicioso por la situación económica de México después de la revolución y el impacto de la crisis de 1929 en Estados Unidos. En consecuencia, el avance fue mínimo y de provecho para el presidente Ortiz Rubio y Andreu Almazán, entre otros, porque los terrenos expropiados en el área de Hornos, más tarde los adquirió la Compañía Impulsora de Acapulco. Así la comisión sólo construyó el tramo de la avenida desde el puente Morelos hasta el farallón San Lorenzo. La obra del ferrocarril se descartó y Almazán sólo encargó la petrolización de la carretera México-Cuernavaca hasta el kilómetro 67.5 y de la de Cuernavaca-Acapulco avanzó en el tramo entre Huajintlán y Acuitlapan (Km. 148), que se asfaltó en su totalidad, hasta 1940.

En la zona Centro el programa propuso la construcción de un anillo distribuidor de circulación vial para evitar el tráfico que existía en el entronque y camino hacia Caleta, porque en ocasiones la duración de viaje a esta playa era de hasta tres horas. Al final, no se realizó la obra completa y se construyó un malecón provisional entre el muelle fiscal y el del Carbón y se amplió la calle Escudero. En obras públicas se construyó una red de distribución de agua desde el tanque del cerro Santa Cruz hasta el muelle con el objeto de abastecer a los barcos y, otra más, hacia el cerro del Herrador para el servicio del hotel Papagayo y el balneario. También se planeó la construcción de un muelle de altura, porque los existentes (el fiscal y el del Carbón) además de inseguros, no eran aptos para grandes embarcaciones, no obstante, la obra no se realizó y se dio prioridad a las obras relacionadas con el turismo (ídem. p.66).

El constante crecimiento del número de turistas propició la realización de diversas obras públicas en beneficio de los establecimientos turísticos y en segundo término, de la población en general. La primera obra pública de abastecimiento de agua que se realizó fue el sistema Palma Sola que se construyó por petición de Andreu Almazán al presidente Pascual Ortiz Rubio; éste en su visita al puerto evidenció la magnitud del problema y encargó la obra al Departamento de Marina de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Según la versión de Tomás Oteiza (op.cit.), la obra fue producto de la afluencia cada día mayor de visitantes al puerto, declaración que no coincide con la de Gabriel Ortiz (1952) que afirma que la obra originalmente se realizó para abastecer de agua a las embarcaciones del muelle fiscal, versión en la que coincide la Comisión de Agua Potable y Alcantarillado del Municipio de Acapulco (CAPAMA), además de que refiere que el proyecto se gestó desde 1927, cuando las autoridades locales contrataron a una compañía particular que, de acuerdo con los estudios que realizó, determinó que el mejor manantial para la obra era el de Palma Sola, por su cercanía y la calidad del agua (CAPAMA, 2006).

La obra la inauguró el presidente Ortiz Rubio en 1932, y, según la información de CAPAMA, la producción fue de 15 litros en la época de estiaje y hasta de 200 litros en el período de lluvias abundantes y su distribución se restringió a 50 familias que habían sido seleccionadas años atrás para la instalación de una toma domiciliaria. No obstante Ortiz (op. cit.) difiere de la información anterior, porque afirma que el gasto en estiaje fue de siete litros por segundo y, en otras épocas, de 20 a 35 litros por segundo y su distribución fue efecto de la gestión que realizaron los habitantes del puerto ante el gobierno federal para su abasto gratuito, debido a que el agua no se utilizaba en el muelle fiscal por la escasez de embarcaciones. En 1934, el presidente Lázaro Cárdenas otorgó la concesión para la introducción de agua a la compañía *Eureka Techo Eterno*, propiedad del banquero español Manuel Suárez, empresa que de inmediato inició el tendido de tuberías y logró en sólo un año instalar 104 tomas domiciliarias en el casco de la ciudad y, al final del sexenio (1940), cubrir toda la zona urbanizada con 428 tomas domiciliarias (ídem.). También Eureka se

encargó de entubar el agua que utilizaban los ejidatarios de Santa Cruz e Icacos para irrigar sus cultivos, además de construir la red de drenaje para las aguas negras que se conducían a una planta de tratamiento instalada en playa Angosta y después se vertían al mar (CAPAMA, 2006).

El presidente Lázaro Cárdenas nombró en 1935, un equipo técnico encargado de la planeación urbana del puerto que realizó la construcción del Palacio Federal⁸ e introdujo el servicio telefónico que se inauguró el 16 de abril de 1936 y, durante su sexenio, se construyeron los tanques de almacenamiento de agua: La Pinzona (100 m³), La Cima (427 m³), Papagayo, Azcárraga y Marroquín. Asimismo, Cárdenas aprobó el plan de dotación de aguas potables que solicitó la Compañía Impulsora de Acapulco (CIA) para las colonias Hornos y Las Playas, en ésta última la CIA realizó los trabajos de drenaje que concluyó en 1936 (Ortiz, op. cit.). Las zonas beneficiadas de todas las obras fueron las hoteleras y la de los fraccionamientos, en particular las que realizó la Fraccionadora de Acapulco, cuyo representante era Andreu Almazán, la Compañía Americana Washington-Acapulco y B. Fernández y Compañía, antiguos oligarcas y terratenientes, dueños de 60 mil hectáreas entre Acapulco, Tecpan y Atoyac (Corro, 1930; Oteiza, op. cit.; Escudero, op. cit.). Finalmente, Cárdenas en total contradicción a su política de reparto agrario, expropió los terrenos que él mismo otorgó a los campesinos, como los del Cerro de la Mira, para que empresas nacionales y extranjeras invirtieran en el desarrollo turístico. Al respecto, Ravelo y Bustamante (1998:208) afirman que: "Así comenzó el Acapulco turístico moderno y así comenzaron los nuevos problemas de los campesinos que vivían en su entorno y que no formaban parte de los proyectos de servicios para el desarrollo turístico. Los campesinos saborearon muy poco tiempo las mieles del reparto agrario, mientras que los oligarcas y exterratenientes pronto aparecieron como los fraccionadores urbanos de Acapulco, integrados al negocio de los servicios que comenzó a demandar la industria turística".

La Junta Federal de Mejoras Materiales (JFMM) realizó diversas obras en el puerto, en particular, cuando tuvo como directores al ex presidente Emilio Portes Gil y a Melchor Perusquía. El primero logró, debido a su influencia y buena relación con el presidente Ávila Camacho, obtener los fondos necesarios para el abastecimiento de agua y la instalación de dos hidroeléctricas: una a 20 kilómetros del puerto en Loma Larga y la otra en el anfiteatro. El abastecimiento de agua para la zona urbana y turística fue posible por la obra que realizó la empresa Techo Eterno Eureka, por los vínculos económicos y políticos entre Manuel Suárez y Portes Gil, concesión que ganó por casi dos millones de pesos (Rebolledo, 2001). El sistema "El Chorro", nombre con el que se bautizó la obra, tuvo una longitud de casi cincuenta kilómetros y se inauguró en 1942. El agua provenía del río Tixtlancingo (Aguas Blancas) de Coyuca de Benítez, en donde se aprovechó una cascada del arroyo del Aguacatillo, localizada a 28 kilómetros y a una altura de 765 msnm, para conducir por gravedad el líquido por un acueducto hasta los tanques La Garita y Palma Sola, a razón de 250 a 300 litros por segundo (CAPAMA, op. cit.). A su vez, Enrique Pasta y José Carmona Gutiérrez, en

1937 fundaron la constructora "Pasta y Carmona", que funcionó hasta 1965 y fue una de las más importantes en la construcción de edificaciones para el turismo, como el hotel Miramar, El Colonial, El Villa España, El Faro, la casa de huéspedes Sutter, los bungalows del hotel el Mirador, los restaurantes El Campanario y Tequila a Go-Go y el Jai alai, entre otros (Palpitaciones Porteñas, 1945b; Alcaraz, op. cit.).

Acapulco de pronto pasó de ser un puerto en el olvido, a ser una ciudad en expansión que de manera rápida se transformó en un conglomerado urbano y polo de atracción y expectativa que produjo importantes movimientos migratorios, en particular de las comunidades rurales de la Costa Grande, con campesinos que, en general, fueron mano de obra del sector de la construcción y más tarde de los servicios. La llegada de trabajadores y sus familias produjo, en un corto período de tiempo, la invasión de terrenos con los eminentes efectos de insalubridad por la falta de servicios, deterioro ambiental y del paisaje y desestabilización política. En palabras de Gomezjara (1974:127): "Acapulco de pronto se convierte en un gran conglomerado humano sin la menor existencia de alguna estructura urbana. Todo se improvisa y alcanza a penas los rudimentos de lo moderno [...] El desarrollo desigual y combinado se expresa de manera definitiva".

En 1940, el problema de vivienda se agudizó, por el aumento de la población y por las diversas expropiaciones que realizó el gobierno federal, en complicidad con las autoridades estatales para beneficio propio y de particulares involucrados en el sector turístico. En 1943, la compañía fraccionadora de terrenos "Chapultepec Polanco", propiedad de Miguel Alemán, trató de intimidar a los ejidatarios del Progreso para que firmaran un convenio para la venta de sus tierras, pero no logró su objetivo; sin embargo, en 1945, la Fraccionadora Aburto, propiedad de Raúl Caballero Aburto, más tarde gobernador del Estado (1957-1961), sí lo hizo a través de propiciar la división entre los ejidatarios, además de que utilizó el argumento de que el terreno no era apto para la agricultura. En respuesta a los diversos atropellos, los afectados y habitantes en general, con el apoyo de algunos partidos políticos y organizaciones sociales y sindicales realizaron dos manifestaciones, la primera en diciembre de 1945 y, la segunda, en enero de 1946, para protestar en contra del despojo de tierras, a la par de solicitar la dotación de éstas para uso habitacional, ya que la mayoría de los manifestantes, en particular los que migraron, vivían en total hacinamiento (Flores y Wences, op.cit.).

El terreno del ejido El Progreso (622 hectáreas) lo expropió Miguel Alemán en 1947 y la JFMM se encargó de administrarlo; sin embargo, no quedó libre de reclamos, como el amparo que interpuso Raquel Ruiz, esposa del empresario Manuel Suárez, aunque la demanda no prosperó. La finalidad de la expropiación, en todos los casos, sería para uso turístico o inmobiliario residencial, pero en ningún momento se contempló para la demanda, en constante aumento, de vivienda para los

trabajadores. En consecuencia, el Comité Directivo Defensor de la Propiedad Urbana y Rústica de Acapulco que fundó y dirigió María de la O⁹, ante la indiferencia de las autoridades a sus peticiones, invadió un terreno para fundar la colonia Progreso y obligar a la JFMM a dotarla de servicios públicos. En este sentido David Harvey (1985:181) revela: [los disturbios] "ayudan maravillosamente a que se les abran puertas a los pobres en el mercado de la vivienda" y añade: la conducta de la reciprocidad basada en el respeto y ayuda mutua proporciona unos mecanismos muchos más firmes para el suministro de bienes y servicios públicos que los que resultan de la lógica de una acción colectiva basada en intereses particulares; es una poderosa fuente de resistencia frente a las relaciones humanas mercantilizadas que se hallan implícitas en el sistema de intercambio de mercado.

La Junta, para evitar un conflicto de mayor dimensión, decidió vender una sección de 24 hectáreas, 41 áreas y 81 semiáreas para destinarla a uso habitacional de personas de escasos recursos, entonces, el terreno se dividió en lotes con una superficie que iba desde los 200 hasta los 400 metros cuadrados con un valor de dos precios: a cuatro pesos el metro cuadrado cuando el futuro propietario pusiera su lote en patrimonio familiar y a ocho pesos cuando no fuera así, además de que se otorgó un plazo de 34 a 70 mensualidades para finiquitar la deuda de la propiedad y como único requisito el pago por anticipado de una mensualidad como enganche. Si bien, los planes de Alemán y la JFMM no se realizaron como querían, sí aprovecharon la situación, ya que otorgaron la concesión de diseño al arquitecto Enrique Pasta, uno más de los personajes del organigrama del grupo de poder de Alemán (Adame, 1950; Martínez, op.cit.).

En 1947, el Comité invadió otro terreno, denominado El Parasal, propiedad de Lamberto Hernández, el ex regente del Distrito Federal en el período presidencial de Plutarco Elías Calles. Los límites del predio invadido eran el canal, la calle Ruiz Cortines, el terreno Santa Cruz, el ejido Progreso y la fabrica La Especial. Posterior a la invasión, las 35 familias responsables se organizaron para dividir el terreno y construir de manera improvisada una choza para resguardarse; sin embargo, la posibilidad de adquirir un terreno atrajo a un número mayor de población, situación que produjo la expansión de la mancha urbana y el desorden porque los predios eran de diferente tamaño y las calles no tenían un trazo definido (Flores y Wences, op. cit.; Gomezjara, 1974). Respecto a sus acciones, María de la O expresó en el diario El Trópico que:

Debe quedar claro que nadie puede estar en contra de que Acapulco se convierta en una ciudad ordenada, limpia, moderna y digna de admirarse. La Junta de Mejoras Materiales, al proponerse este objetivo, contaría con la cooperación de todos, si no se olvidara del pueblo, como lo revelan sus planes; pues en ellos se trata de desplazar a toda la población del actual Acapulco hacia lugares en que no podrán disfrutar del privilegio de bañarse y gozar en las playas del puerto; ellas estarán reservadas a millonarios [...]. Se trata de convertir a Acapulco en un centro residencial,

donde no se vea la miseria que soporta la mayoría del pueblo, donde no haya malos olores, ni nada que interrumpa la vida ruidosa y displicente de los turistas distinguidos [...] (Gomezjara, 1982:55-56).

María de la O también participó con el Comité de Defensa de Acapulco, con el principal objetivo de evitar los abusos de las autoridades y detener el despojo de tierras, que desde 1941 aumentaron con la llegada de la JFMM, en particular cuando la dirigió Melchor Perusquía en el sexenio alemanista. Por lo tanto, la transformación del puerto no fue homogénea, porque la prioridad estuvo en las áreas que se expropiaron para utilidad turística y el resto mantuvo sus condiciones precarias y creció de forma arbitraria y desordenada.

La primera etapa de la actividad turística en Acapulco se caracterizó por la transformación del área del Centro con la apertura de hoteles y negocios para la atención del turismo, por la expansión territorial legal e ilegal para uso habitacional y comercial en los barrios aledaños y en zonas deshabitadas, con el consabido proceso de expropiación de terrenos ejidales, la modificación del paisaje natural y urbano por el aumento de población y turistas y en consecuencia el incremento de construcciones. Esto produjo la apertura de caminos, la instalación de los primeros servicios urbanos y la regularización de la propiedad de los predios y el levantamiento del catastro, asimismo la apertura de la carretera intensificó los flujos de movimiento de personas, dinero, transporte y mercancías que ocasionó derrocar el monopolio de las casas comerciales españolas, aunque a la vez se inició la formación de nuevos monopolistas en el ramo inmobiliario, de bienes raíces y de hospedaje. El resultado fue el inicio de la formación de dos espacios disímiles: el turístico y el resto. Se acentuaron las desigualdades económicas, ya que lo racional y conveniente en el sistema capitalista del que el turismo forma parte, es que el capital se invierta allí en donde la tasa de ganancia es más elevada.

2.3. Reseña histórica del turismo en Acapulco

En la historia del turismo en México, Acapulco es un espacio clave para la comprensión del desarrollo de esta actividad en el país. Desde que los españoles descubrieron la bahía en 1521 hasta el día de hoy, el espacio ha sido producto de diversas transformaciones y refuncionalizado de acuerdo con diversos intereses políticos y económicos; no obstante, el mayor cambio ha sido producto de la actividad turística, a pesar de que esta etapa histórica comparada con el resto, es la más corta hasta el momento. La actividad turística se ha convertido en una especialización a tal grado que la mayoría de las actividades (artesanías, comercio, pesca) existen gracias al turismo

La historia del turismo en Acapulco inició en la segunda década del siglo XX, aunque Francisco Escudero (1997) considera que fue desde la época prehispánica; sin embargo, el término de viaje no es sinónimo de turismo, a pesar de que existe una estrecha relación entre ambos conceptos. La

diferencia consiste en el motivo por el que se realiza el viaje, por consiguiente, la mayoría de los viajes al puerto antes del siglo XX se realizaron con fines de conquista, mercantiles, de comunicación, investigación o abastecimiento, y si algunos fueron por placer, no corresponden a la lógica y organización del turismo actual.

Ramírez (1986) dividió la historia del turismo en Acapulco en tres períodos: el primero, de 1927 a 1954 lo denominó como "el despegue de la actividad turística"; el segundo, de 1955 a 1971 lo nombró "el auge turístico" y, el tercero, de 1972 a 1985 lo tituló "el estancamiento y aplicación de medidas correctivas". Para Ramírez estos períodos sintetizan la historia del puerto desde 1927 hasta 1985 y la división de los períodos es producto de factores determinantes de la organización del espacio turístico: el suelo urbano, la estructura urbana y la contaminación, uno para cada período. Esta división identifica cambios urbanísticos y ambientales, pero deja fuera de la dinámica espacial algunos aspectos sociales, económicos y políticos consecuencia o causa de la actividad turística, además de que no existe referencia del factor que el autor seleccionó para determinar el año de inicio y de fin de cada período. Es claro que la propuesta identifica el ciclo de vida turístico de Acapulco con su consecuente desenlace adverso como se establece en la propuesta de Butler (op. cit.), no obstante ahora se requiere enriquecer, actualizar y proponer una nueva periodización a partir de la evolución del espacio geográfico.

El turismo es la actividad de transformación de mayor impacto en Acapulco, con la particularidad de que en sólo medio siglo, a diferencia de las actividades que tuvo el puerto antes del siglo XX, transformó de manera radical el espacio por los efectos en cadena que ocasiona: la migración, el crecimiento urbano, la expropiación de tierras, el impacto ambiental y la segregación social. Este proceso de ocupación, transformación y refuncionalización del espacio en Acapulco, producto de intereses económicos, permite dividir la historia del turismo, en cinco etapas propuestas por el autor de este trabajo:

1. El enlace terrestre y el proceso de expropiación (1927-1946)
2. La construcción e internacionalización: el Acapulco de Alemán (1946-1952)
3. La consolidación (1952-1970)
4. El deterioro (1970 a la fecha)
5. La reinención (1988 a la fecha)

El límite entre una etapa y otra se determinó a partir de aspectos socioeconómicos, políticos y ambientales con repercusión espacial; no obstante, son dos etapas, la segunda y la quinta que delimitan la conformación temporal de su antecesora y sucesora según el caso. La segunda, porque comprende el período presidencial de Miguel Alemán Valdés, considerado el arquitecto del

México moderno y, en este caso del Acapulco turístico, ya que construyó la infraestructura para convertir al puerto en un centro de fama internacional. La quinta, porque incluye el período presidencial de Carlos Salinas de Gortari, así como la del gobernador estatal José Francisco Ruiz Massieu, quienes iniciaron el desarrollo de Acapulco Diamante y construyeron la Autopista del Sol. Es importante aclarar que las dos últimas etapas están aún vigentes.

2.4. El enlace terrestre y el proceso de expropiación (1927-1946)

La suspensión del tornaviaje de la nao de Acapulco a Manila en 1815 significó un retroceso en la comunicación e integración de la ciudad con el resto del país, en específico con la capital. En consecuencia, el movimiento portuario disminuyó y el puerto tuvo, entre otras funciones casi durante todo el siglo XIX, la de escala para el abastecimiento de agua y carbón de los dos barcos de la compañía *Pacific Mail Steam Ship* que viajaban a la semana de Panamá a San Francisco, Estados Unidos. El aislamiento produjo la formación de una oligarquía terrateniente que se apropió de los terrenos aledaños a la ciudad para constituir cinco grandes haciendas: La Providencia, El Potrero, La Sabana, Dos Arroyos y Ejido Nuevo. El alto desempleo favoreció la explotación de la población por parte de los caciques a través de bajos salarios y largas jornadas de trabajo para cultivar caña de azúcar y cereales, además de la cría de ganado. En forma similar, se desarrolló un grupo monopólico comercial español que tuvo el control económico y político no sólo de Acapulco, sino también de la región de la Costa Grande. Las firmas comerciales Casa Alzuyeta y Hnos., B. Fernández y Cía. y Uruñuela y Cía., (posterior Fernández Hnos. y Cia., propietarios procedentes de Asturias), controlaban la industria, el comercio, el transporte marítimo, los movimientos portuarios, la compra y venta de productos agrícolas, la pesca y el servicio de bancos, seguros y telégrafos (Gill, 1956). Taibo y Vizcaíno (1990:16) señalan que: "el control gachupín del puerto se vio acompañado por un tipo de dominio aberrante que apelaba a la violencia, el racismo, la asfixia económica, el fraude, la intriga y el crimen". Por su parte Gill (1956:15) afirma que: "el secreto de su dominio era la incomunicación [del puerto]. Lucharon por mantenerla, amenazando, asesinando, cohechando. Todos los enviados por el gobierno federal comisionados para estudiar las posibilidades de abrir la carretera que comunicara al puerto con la capital de la república regresaban ricos y con un informe negativo en la cartera".

2.4.1. La apertura de la carretera

En particular el 11 de noviembre de 1927 es importante en la historia de Acapulco ya que se inauguró la carretera de Taxco al puerto, tramo de enlace que permitiría la comunicación con la Ciudad de México, obra esencial para el surgimiento y desarrollo de la actividad turística ante el paralelismo geográfico entre los flujos turísticos y los grandes flujos de comunicación (Ramírez, 1986 y Lozato, op.cit.). Hasta entonces, el camino era una ruta complicada y difícil, que se utilizaba

por tramos y temporadas, carente de puentes para atravesar los ríos, además del peligro latente por el tránsito en caminos sinuosos y solitarios.

Los antecedentes de la construcción del camino se remontan al año de 1592, cuando por orden del virrey Luis de Velasco II, se construyó el primer camino denominado de herradura. Éste era estrecho, escarpado y con fuertes pendientes en el que sólo podían transitar animales de carga (Alessio, op. cit.). En 1697, el italiano Gemelli Carreri realizó un recorrido por este camino desde Acapulco hasta la Ciudad de México en doce días, y en su publicación *Viaje a la Nueva España*, escribió sus características, los nombres de los lugares con hostería y la narración de la experiencia del ascenso a montañas y del paso por ríos a través de balsas (Gemelli, 1946).

En 1750, el minero José de la Borda mandó mejorar el tramo de Taxco a Cuernavaca porque era la ruta de transporte de metales para la casa de moneda en la Ciudad de México. En 1782, Rafael Vasco del Campo, alcaide del Fuerte de San Diego, inició la reparación del camino desde la venta de Mezcala con el dinero que se recaudaba por el cobro de peaje, previa autorización de Martín de Mayorga, virrey de la Nueva España. También comenzó la construcción de un puente en el río Papagayo que captó la mayor parte de los ingresos, pero ni aún así logró concluirlo. Así, en 1792 cuando Diego de Lasaga recorrió los caminos de la jurisdicción de Acapulco los calificó como intransitables porque los terrenos eran muy escabrosos (Rubí y Pavía, 1998). Por su parte, Alejandro de Humboldt (1966:463-464), en 1803, después de arribar en Acapulco y permanecer unos días en el puerto, viajó por este camino hasta la Ciudad de México. Al respecto escribió en su libro *Ensayo Político sobre el reino de la Nueva España*:

En el camino de Acapulco, que llamamos camino de Asia [...] desde Acapulco hasta la llanura de Chilpancingo es ancho y está bastante bien cuidado; pero avanzando hacia la capital especialmente desde Cuernavaca [...]. Las dificultades que más entorpecen las comunicaciones entre la capital y el puerto de Acapulco nacen de las rápidas avenidas de dos ríos, el Papagallo y el río Mezcala [...]. En la época de las grandes avenidas, muchas veces están las cargas paradas durante siete u ocho días en las orillas del Papagallo, sin que los arrieros se atrevan a tantear el vado [...]. En 1803 se proyectó hacer un nuevo ensayo para construir un gran puente de piedra sobre el río Papagallo, y el gobierno había destinado 100,000 pesos para esta empresa, de grande importancia para el comercio de México con las islas Filipinas [...]. El Río Mezcala, que más al oeste toma el nombre de Río de Zacatula [...] yo lo he pasado sobre una jangada o balsa hecha, según el antiguo uso mexicano, con calabazas silvestres secas y cañas atadas encima; dos indios dirigen la jangada, sosteniéndola con una mano y nadando con la otra.

A causa de la inestabilidad producto de la independencia de México, se suspendió el comercio con Filipinas vía Acapulco y, en consecuencia, disminuyó el tráfico de productos y personas por el camino de herradura, lo que a su vez provocó su abandono y constante deterioro. Al respecto, la Secretaría de Relaciones en su memoria de 1822 asienta: "en la [carretera] de Acapulco, no

habiéndose hecho ninguna reparación desde el principio de la Guerra de Independencia, hay en ella parajes intransitables hasta para la arriería" (SCT, 2007). Esta situación provocó la sustitución de Acapulco por Puerto Vallarta y Mazatlán para las relaciones comerciales en el Pacífico. En 1842, el presidente Antonio López de Santa Anna decidió construir el camino de Chilpancingo a Acapulco y la concesión la otorgó al empresario Bernardino Villanueva que tenía como socios a Nicolás Bravo y a Juan Álvarez; el proyecto además contempló la construcción de un puente en el río Mezcala y otro en el Papagayo, al final, la obra no se realizó y quedó como evidencia la construcción de una parte del puente Papagayo. En 1854, el mismo gobierno retomó el trabajo, pero no lo concluyó; más tarde, Nicolás Bravo mandó empedrar el tramo entre Chilpancingo y Zumpango del Río (Pavía y Salazar, 1998).

Debido a que las diligencias sólo podían llegar desde la Ciudad de México hasta Amacuzac, el gobierno de Porfirio Díaz encomendó al ingeniero Teodoro Languerrenne el proyecto de realizar la carretera desde este poblado hasta Acapulco; en su inspección, Languerrenne informó que para ello era necesario construir un puente para cruzar el río Mezcala. Díaz tenía un particular interés en la construcción de este camino, porque facilitaría la comercialización de los minerales y productos agrícolas que obtenía del Distrito de Hidalgo, en asociación con José Ives Limantour, ministro de Hacienda (Gómez, op.cit.). Entonces el gobierno federal decidió que la construcción fuera por el antiguo trazo del camino entre Iguala y Zumpango y rodear la población de Xochipala. Para 1890, estaba en condiciones de tránsito el camino desde la capital hasta Taxco, no así el camino de esta ciudad a Chilpancingo el que, además de sus pésimas condiciones, era peligroso por los constantes asaltos que ocurrían (Ídem.).

En la administración de Manuel Guillén, gobernador del estado de Guerrero (1904-1907), se avanzó hasta Petaquillas de la vía Chilpancingo-Dos Caminos y, en 1908, el gobernador Damián Flores, por orden de Porfirio Díaz, inició la construcción de la carretera de enlace entre Iguala y Chilpancingo cuyos primeros 52 kilómetros inauguró el presidente en 1910. El costo de la obra fue de 800 mil pesos y se aprovechó, de manera forzosa, la mano de obra de los reos; la obra estuvo bajo la dirección de los ingenieros Ángel Andonegui y Arturo Alvaredejo. En ese año, Jacobo Harootian firmó un contrato con el gobernador para continuar la ruta Chilpancingo-Dos Caminos, no obstante, únicamente realizó algunas modificaciones del tramo que Guillén construyó hasta Petaquillas y así, el camino formalmente se entregó el día 15 de septiembre como parte de los actos para festejar el centenario de la independencia nacional. Al mes siguiente, el gobierno federal otorgó la concesión del camino a Jesús Urías, sin embargo, no fue posible realizar obra alguna a causa de la Revolución Mexicana. Posteriormente, el gobernador continuó la obra de Chilpancingo a Palo Blanco, y Arturo Alvaradejo, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas,

participó en la construcción del tramo de Iguala a Acahuizotla (Pavía y Salazar, op. cit.; Benítez, 1928; Escudero, op. cit.; Alessio, op. cit. p.35; Salgado, 2002; Gómez, op. cit.).

Según Rosendo Pintos (1961) cuando Juan R. Escudero¹⁰ estuvo en el exilio en la Ciudad de México, solicitó al presidente Venustiano Carranza la terminación de la obra, pero éste rechazó la petición porque sabía que Escudero apoyaba al general Obregón. No obstante, Benítez (1928) confirma que Carranza ordenó a Manuel Rodríguez el reconocimiento de la carretera desde Iguala con la intención de mejorar el tramo y continuar la obra hasta Acapulco. Con todo, no fue sino hasta el gobierno de Álvaro Obregón, cuando se avanzó en la construcción, porque según Ravelo y Bustamante (1998:289): "La construcción de la carretera [...] fue considerada como saldo de cuentas que el presidente Obregón tenía con Guerrero, considerando el apoyo que le brindaron los guerrerenses en el momento difícil de la persecución que sufrió por parte del carrancismo, al declarar sus aspiraciones a la presidencia. Desde aquí rehizo y reorganizó las fuerzas políticas que los llevarían a Palacio Nacional".

Al constituirse el Partido Obrero de Acapulco, el siete de febrero de 1919, por iniciativa de Juan R. Escudero y sus seguidores, se propuso un programa de actividades que incluyó la gestión para la apertura de la carretera México-Acapulco ya que esta obra permitiría que se reanudaran las relaciones comerciales entre el puerto y la capital y, en consecuencia, el derrumbe oligárquico de las casas comerciales españolas¹¹ (Gomezjara, 1979). Así, en 1920, Escudero, ya como presidente municipal solicitó formalmente a Obregón el inicio de la obra, además de ofrecerle apoyo de mano de obra barata de algunos de sus agremiados (Escudero, op. cit.; Taibo y Vizcaíno, op. cit.) Por su parte, Rosendo Pintos (op.cit.) narró en su monografía anecdótica, que él y otros acapulqueños organizaron una comitiva que viajó a la Ciudad de México a solicitar al presidente Obregón la reanudación de las obras de la carretera entre Acapulco e Iguala, porque este tramo permitiría el enlace con la Ciudad de México. El caso fue que Obregón conciente de la importancia de la comunicación del puerto con la capital, asignó a Armando Aguirre, Secretario de Comunicaciones, y al ingeniero Eugenio Elorduy para realizar las obras. La construcción de los tramos entre Iguala y Chilpancingo, la Ciudad de México y Amacuzac y la conclusión del ramal de las Grutas de Cacahuamilpa desde Puente de Ixtla comenzaron en junio (Benítez, op.cit.).

En enero de 1921, Obregón sustituyó a Aguirre por Pascual Ortiz Rubio y, en el mes de mayo, otorgó un crédito de 75 mil pesos para continuar la obra, dinero que utilizó Ortiz para mejorar la carretera de Chilpancingo hasta Acahuizotla y comenzar el camino de Acapulco a Tierra Colorada; sin embargo, en 1923, las obras se suspendieron producto del movimiento armado que encabezó Adolfo de la Huerta (Figura 2.5). Lo anterior provocó la protesta de Amadeo S. Vidales y su hermano Baldomero, seguidores de la causa de Escudero, quienes solicitaron la reanudación de la

obra, petición que el gobierno federal aceptó y, en 1924, asignó a Amadeo al frente del 195 Regimiento de Caballería para que vigilara los trabajos de la construcción de la carretera en la entidad (Flores y Wences, 1992). Fue el gobierno del presidente Plutarco Elías Calles, quien reanudó y avanzó en la obra, de Tierra Colorada a la cañada de Xolapa y de ahí a la ex hacienda de Xaltianguis.

En 1925, Calles creó la Comisión Nacional de Caminos, dependencia que posteriormente se hizo cargo de la obra hasta su conclusión el 11 de noviembre de 1927 día de su inauguración. Este suceso ocurrió a las 16:00 horas, cuando el presidente Calles desde su oficina en el Castillo de Chapultepec oprimió un botón, que llevó la señal por vía telegráfica hasta el poblado de Xaltianguis en el kilómetro 402, para dinamitar una roca que obstruía el camino hacia Acapulco que se dejó *ex profeso* para la apertura (Figura 2.6). Después de la explosión y la remoción de escombros, un comité en doce autos se trasladó al puerto y llegó a las seis de la tarde en medio de una gran festividad (Figura 2.7) (Oteiza, 1973).

Figura 2.5. Carretera México-Acapulco tramo Acahuizotla Km. 33.7

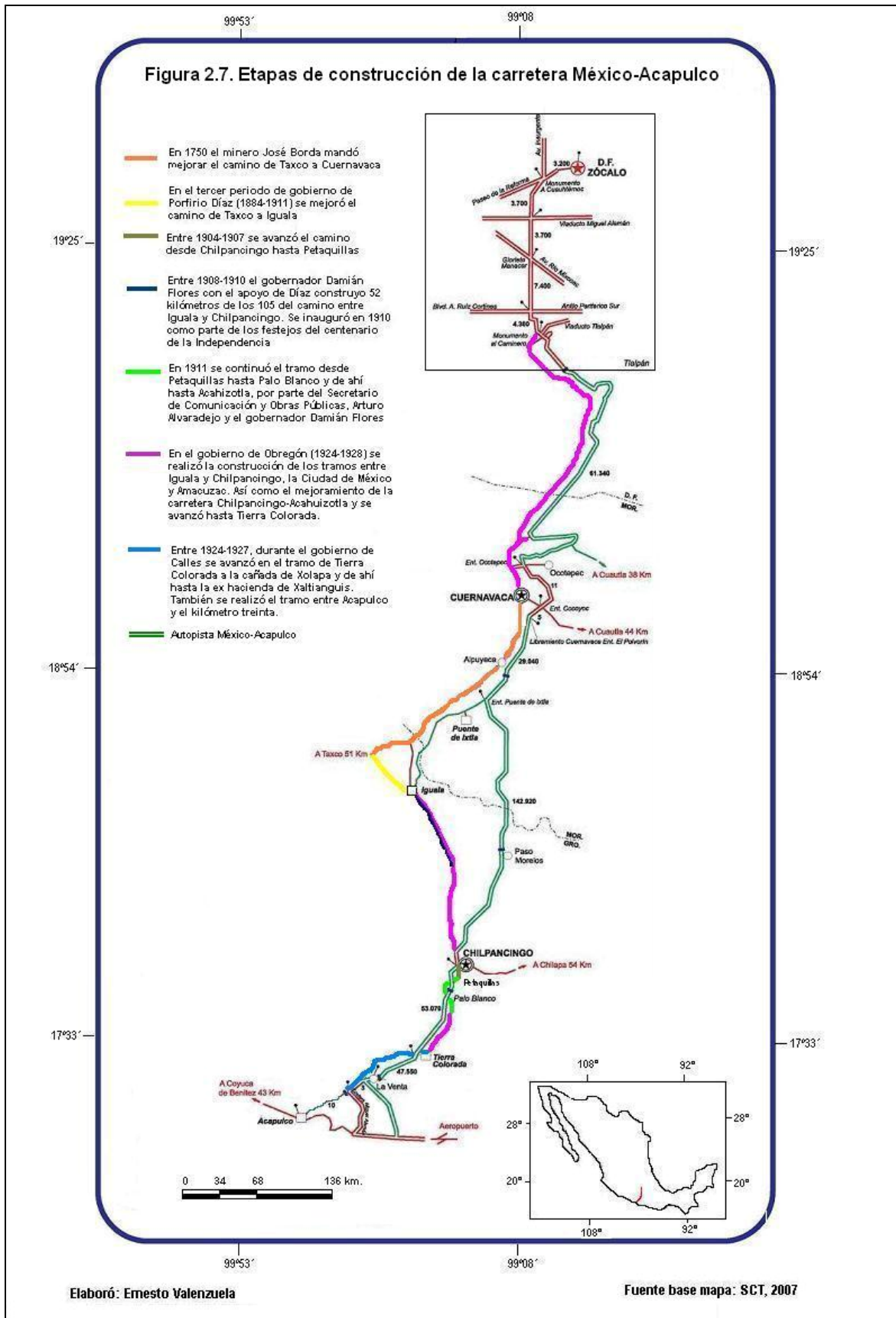


Fuente: Paucic (1927)

Figura 2.6. Roca dinamitada durante la inauguración de la carretera



Fuente: Archivo Paucic (1927)



Antes de la apertura de la carretera, se necesitaban varios días para llegar desde Acapulco a la Ciudad de México. El relato de Alejandro Gómez (1960: 207) en su libro *Acapulco en mi vida y en el tiempo* lo confirma: "necesitábase hacer, tres duras jornadas a caballo, desde la madrugada hasta bien entrada la noche, para llegar a Chilpancingo. De ahí a Iguala, el transporte se hacía por un rudo camino de terracería -tramo don Porfirio-, en caminos desvencijados y luego, por ferrocarril, a la ciudad de México". Algo similar testimonia Jóseph (1992:98) cuando escribe que: "para ir o venir se hacían ocho días a caballo hasta Iguala, y un día más en ferrocarril de ahí a México; con la muerte cabalgando en los hombros de los viajeros por las muchas gavillas que los asaltaban y los mataban en el trayecto" (Figura 2.8).

Figura 2.8. Carretera México-Acapulco km. 33.7, Cañón de Acahuizotla



Fuente: Paucic (1927)

El viaje requería una escala en el borde del río Mezcala, en el que había pangas y canoas, según la necesidad, para trasladar a personas y mercancías. La incomunicación era tal que las opciones eran viajar desde la Ciudad de México por ferrocarril hasta el Istmo de Tehuantepec, o llegar a Manzanillo en Colima o Salina Cruz en Oaxaca para trasladarse por vía marítima hasta el puerto; en consecuencia, las familias de alto poder adquisitivo de Acapulco preferían viajar o enviar a sus hijos a estudiar a la costa oeste de Estados Unidos que a la capital (Gill, op.cit.). La nueva carretera agilizó el tránsito y el tiempo de recorrido de días a horas, además de que comunicó, según Pellandini (1990), a 59 pueblos y cuatro ciudades; sin embargo, algunos tramos seguían siendo peligrosos porque no había puentes, el ganado se estacionaba donde quería, se asfaltó

nada más el antiguo camino de herradura y se mantuvo el ancho de la vía a un único carril lo que limitaba la circulación simultánea de dos automóviles; en particular el tramo de camino que pasaba por Taxco estaba en pésimas condiciones, al respecto Alejandro Gómez (1960:207) comenta: "En los primeros tiempos de la carretera, por el difícil tramo de Taxco a Azinzintla, que obligaba a los sufridos turistas a cruzar un camino hecho para diligencias, muchos preferían llegar a Iguala y enlazar ahí con el Ferrocarril de Balsas para evitarse mayores complicaciones". El puente para cruzar el río Mezcala se construyó en 1931, por parte del ingeniero Antonio Dovalí Jaime, y la carretera se pavimentó en 1936 (Taibo y Vizcaíno, op. cit.).

No fue fortuito que el proyecto de la carretera haya sido concluido y el del ferrocarril quedara inconcluso, porque sólo llegó hasta el río Balsas. A partir de entonces, Acapulco perdió posición como puerto de carga, pero ganó terreno como destino turístico, en particular por la belleza del paisaje, factor que a través de la recomendación de los viajeros de los barcos que hacían escala en el puerto y de los primeros turistas que viajaron por carretera provocó una reacción en cadena de promoción de boca en boca. El tendido de los rieles para el ferrocarril hasta el puerto, además de ser una obra costosa por el relieve montañoso de la entidad, era también innecesaria, porque en ese momento el gobierno otorgó prioridad al programa de construcción de carreteras para la integración y control del territorio, pero también porque se requerían caminos ante el aumento de automóviles en el país producto del modelo industrial fordista (Gomezjara, 1979).

2.4.2. De los mesones a los hoteles

Desde los primeros viajes que realizó la nao de China a partir de 1565, los pobladores de Acapulco iniciaron la costumbre de recibir personas en sus casas ante la falta de establecimientos de hospedaje, tradición que perduró hasta principios del siglo XX. En 1673 se abrió el primer establecimiento acondicionado denominado el mesón de la Lima junto al templo de este barrio. Más tarde, fueron el mesón del Parazal o Fernández en la actual calle de Mina y el mesón de las Mamitas González frente al primer palacio municipal (Escudero, op. cit.).

Acapulco antes del siglo XIX, tenía un reducido número de establecimientos de hospedaje porque el negocio era redituable durante los meses de enero y febrero, en los que se realizaba la feria comercial más importante de la Nueva España por la llegada del galeón de Filipinas y, el resto del año, se registraba un escaso movimiento portuario y comercial. Después de la independencia, los mesones sirvieron para hospedar a los comerciantes de las áreas circunvecinas que viajaban a comprar productos en las casas comerciales españolas. A mediados del siglo XIX se inauguró el hotel Dos de Abril y la casa de huéspedes Alta Vista que funcionó hasta 1982, lugar en el que se hospedaron importantes personajes como Benito Juárez, Francisco Picaluga e Ignacio Comonfort (ídem.). En la primera década del siglo XX aún sobrevivían los mesones de la Lima y el del

Parazal, pero además ya existían dos hoteles: El Jardín y el Pacífico. Según Pasta (1981) el primer movimiento turístico lo propiciaron los barcos norteamericanos de la ruta San Francisco-Panamá, durante parte del siglo XIX, ya que los barcos hacían escala en el puerto para el abastecimiento de agua y carbón, tiempo que aprovechaban los pasajeros para conocer la ciudad.

La revolución interrumpió todo tipo de actividad económica en el puerto y, no fue sino hasta 1927 con la apertura de la carretera, cuando se inició una etapa de reactivación de la economía de Acapulco. Para la inauguración de la carretera viajó una comitiva en doce autos y, según el relato de Pintos (op. cit.), a su llegada al puerto hubo problemas para hospedar a los invitados ya que sólo existían dos hoteles, el Jardín y el Acapulco, y algunas casas de huéspedes (Figura 2.9). En ese mismo año, abrió sus puertas la casa de huéspedes Maria Antonieta y, al año siguiente, el hotel Miramar, establecimiento innovador porque en una de las 24 habitaciones existía un baño privado y porque tenía una bomba de gasolina para los autos de sus huéspedes, concepto que otorgó fama y reconocimiento durante varios años al hotel, además de la visita de huéspedes distinguidos como los presidentes Portes Gil y Ortiz Rubio. También se inauguraron las casas de huéspedes La Costeña que funcionó hasta 1934 y La Mar, además del hotel México (Escudero, op cit.).

Figura 2.9. Acapulco: zócalo y hotel Acapulco



En el decenio de los treinta, el Ayuntamiento de Acapulco con el consentimiento del gobernador del estado, Adrián Castrejón, regaló terrenos a las personas que se comprometieran a construir hoteles, por ende en la zona de la Quebrada se inauguraron los hoteles América, Recreo de la Quebrada y Villa del Mar y, en el Centro, las casas de huéspedes Altamira y Casa Pachita y los

hoteles La Marina y Monterrey, éste último aún en funcionamiento con el nombre de Misión. La costumbre de los primeros turistas era permanecer la mayor parte del tiempo en el hotel para descansar, sin necesidad de salir a buscar alimentos, porque la mayoría de los establecimientos ofrecían el servicio de comedor. Por las tardes, algunos salían a pasear en los alrededores y una minoría intrépida se aventuraba a viajar a las playas, porque se encontraban anegadas y con carrizos. A finales de esta década se instituyó la Asociación de Hoteles de Acapulco por iniciativa de los pioneros de la hotelería en el puerto, entre ellos, Balbina Alarcón y Carlos Barnard Maldonado (Ídem. y Alcaraz, 2001).

En 1934, se inauguró el hotel La Marina, propiedad de Antonio Díaz Lombardo, director del Banco de Transporte y fundador de Aeronaves de México (Aeroméxico). El inmueble que construyó el arquitecto Carlos Lazo estaba en la plaza Álvarez a un costado del paseo Andreu Almazán (actual avenida Costera Miguel Alemán). El hotel resultó innovador desde su construcción porque se importó material desde Europa y se trajeron trabajadores desde la Ciudad de México, pero también porque cambió el esquema tradicional de estilo arquitectónico, servicios y administración familiar de los establecimientos de hospedaje que operaban en la época. Fue el primero que tuvo baño particular en cada habitación, aire acondicionado, suites, un *Roof Garden*, elevadores, un restaurante y un bar con servicio para el público en general. El edificio de tres niveles y una terraza estilo Art Deco, transformó el paisaje rural que aún mantenía el área del Centro, ya que la mayoría de las edificaciones tenían muros de bajareque o adobe y los techos a dos aguas de teja, palma y madera (Figura 2.10). Díaz Lombardo, además innovó la actividad porque su negocio concentró el trinomio transporte, hospedaje y alimentos en un paquete para cautivar casi en su totalidad los egresos del turista; así, estableció una oficina de reservaciones de Aeroméxico en el lobby del hotel (Escudero, op. cit.) (Figura 2.11). En palabras de Alcaraz (op. cit.) esta situación marcó el inicio del monopolio hotelero de Acapulco.

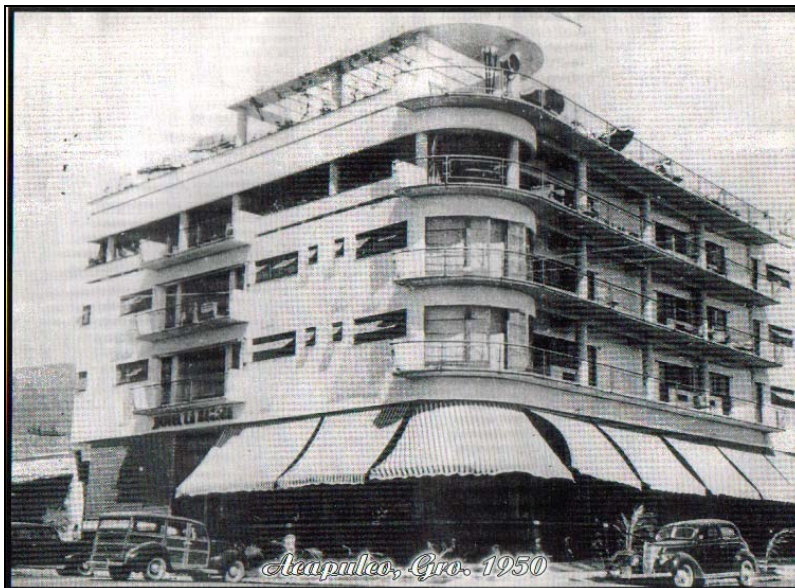
Por su parte, la familia Batani y su descendencia construyeron las casas de huéspedes Amelia, Batani, Amparo y los hoteles La Quebrada, Los Ángeles e Isabel; todos, a excepción del último, se localizaron en el área de la Quebrada y sólo pervive la casa de huéspedes Amparo, ahora como hotel. En la zona Centro, en la actual calle Cuauhtémoc se abrieron las casas de huéspedes El Fénix de Antonio Sosa Lacunza y La Roqueta de Luís Martínez, sobre la calle Benito Juárez la Casa Sutter de Tomasa Galeana (hoy Casa Helen) y, otra con el nombre de la dueña, Doña Lola Estrada, la primera hospedería, que incluyó en el costo de la habitación los tres alimentos del día (hoy Centro Cultural Casona de Juárez), también La Colimense, De la O y Los Amueblados de Rafael Añorve. En la calle 5 de mayo el hotel Buenos Aires de los hermanos Abayou; en la calle Jesús Carranza, El Central de Israel Soberanis, y en el paseo Almazán, El Tropical. En general, hubo un cambio del uso del suelo de habitacional a comercial (hospedaje y alimentos) en el

Centro, sin que aún se manifestará su valor o su incrementó por la actividad turística pero sí de la de ganancia para los dueños. En la mayoría de los casos, los propietarios eran las familias de mejores ingresos, que con anterioridad manejaban negocios o participan en la política y la administración municipal, y con el turismo incrementaron su poder económico (Escudero, op. cit.).

Figura 2.10. Acapulco: vista de la zona Centro y el hotel La Marina, 1934

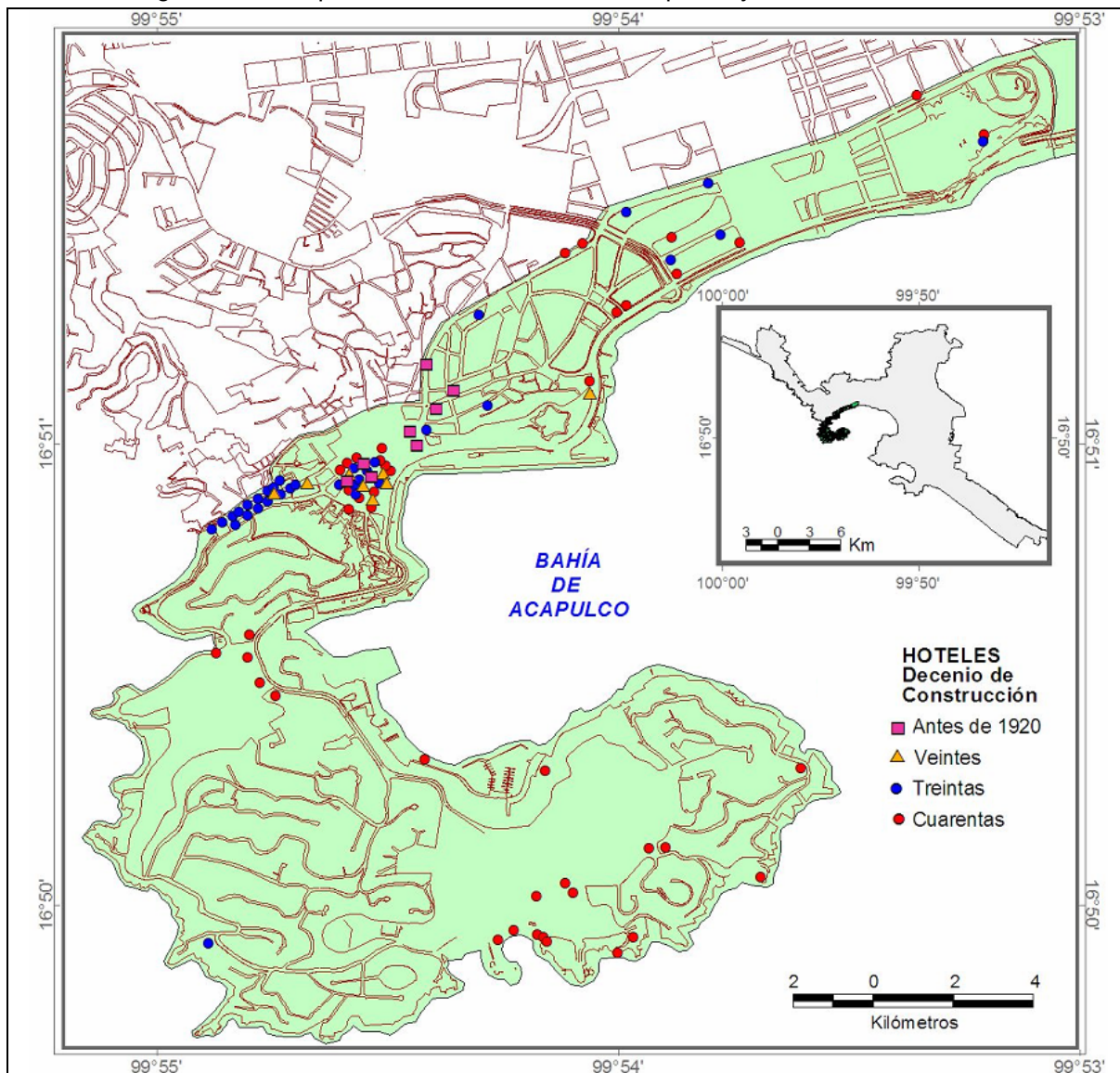


Figura 2.11. Acapulco: hotel La Marina, 1950



Los mesones, que fueron los primeros establecimientos de hospedaje en Acapulco, se localizaron en la periferia de la ciudad, en específico, en los costados del camino hacia la Ciudad de México; posteriormente, las casas de huéspedes y los hoteles se ubicaron alrededor de la plaza principal o en las áreas adyacentes, y un número menor en La Quebrada, zona que a principios del siglo XX estaba despoblada. Los factores de localización para estos establecimientos en un primer momento fue el acceso a los caminos, después la cercanía a la plaza principal y los comercios y por último, ya como resultado de la actividad turística, la instalación en lugares que tuvieran un panorama paisajístico de toda la bahía o el mar y, en consecuencia, el inició de un proceso de expropiación de terrenos en la zona de la montaña y aledaños a la playa. La extensión espacial de la ciudad y la redistribución geográfica del turismo se realizó a partir del núcleo inicial (Figura 2.12).

Figura 2.12. Acapulco: mesones, casas de huéspedes y hoteles de 1900-1949



La ubicación del hotel Los Flamingos es un ejemplo representativo del cambio de localización de los establecimientos de hospedaje en Acapulco. Éste se construyó sobre los acantilados más altos (150 metros) en la península de Las Playas por la ventaja de la vista panorámica y principalmente por la brisa, pero con la gran desventaja de estar en una zona despoblada y sin camino alguno. A pesar de ello, el dueño y arquitecto del hotel, Rafael Alducin Bedolla (fundador del periódico Excelsior) se empeñó en edificarlo y tuvo que construir un camino de comunicación hacia Caleta. La construcción del hotel se inició en 1930, finalizó en 1932, y desde entonces se ha mantenido en servicio sin interrupción (Escudero, op.cit.).

El hotel El Mirador también llevó a la ocupación de nuevos espacios que hasta el momento habían tenido los hoteles en Acapulco, porque transformó y se adaptó a un espacio agreste, el de los cantiles de la Quebrada. En aquel momento, esta idea resultó imprudente porque además el lugar era el basurero público del puerto; no obstante, su dueño, Carlos Barnard se empeñó en realizar la obra e instaló bungalows sobre las rocas a diferente altitud, con la participación del ingeniero Enrique Pasta. Se inauguró en 1933, y el éxito fue tal, que para 1945 ya tenía 35 habitaciones y 11 bungalows, todos con baño privado. En 1947, se construyó una alberca de agua dulce y, dos años después, el suizo Teddy Stauffer (Mister Acapulco) vendió la idea a Barnard de construir un centro nocturno con terraza para observar a los clavadistas (algunos, empleados del hotel) que se lanzaban al mar desde lo alto de la montaña. Así se construyó el bar La Perla y se instituyó un atractivo "El clavado de la Quebrada" que desde entonces es un icono que identifica a Acapulco en el mundo (ídem. y Romero, 1991).

El Del Monte, fue uno más de los hoteles que se construyó en la península de Las Playas, en el cerro de las Iguanas (ahora de La Pinzona), por la cuestión de la brisa. El propietario libanés Jorge Bachur primero construyó ahí su casa, pero después, por recomendación de los amigos, decidió construir habitaciones para recibir huéspedes y aprovechar las ventajas del lugar: la brisa y por lo tanto el clima menos sofocante, la tranquilidad y la vista. En 1949, ya tenía 35 habitaciones y al año siguiente se construyó la alberca; su ubicación y su arquitectura colonial fueron, sin duda, los factores de competitividad durante muchos años. Este hotel, que compitió con los mejores de la época, era uno de los pocos establecimientos de hospedaje de propietarios que llegaron a Acapulco antes de la apertura de la carretera (Bachur abrió la primera ferretería y tienda de ropa de playa en el puerto). Después de 1927 la mayoría de los hoteles fueron construidos por políticos, empresarios, comerciantes o artistas, todos forasteros al puerto. Antes de 1927, los dueños de los establecimientos de hospedaje eran las familias de mayor nivel adquisitivo, los dueños de las casas comerciales españolas y en menor proporción, personas de clase media, pero después de este año, algunos establecimientos ante la competencia cerraron, otros sobrevivieron pero no se renovaron y, por ende, disminuyó su categoría y su clientela, y una mínima cantidad se transformó

para competir a través de asociaciones con empresarios o con préstamo de dinero para renovar su infraestructura (Escudero, op. cit. y Ríos, 1969).

Posteriormente, la expansión hotelera ocupó el área de Hornos entre el Fuerte de San Diego y el Parque Papagayo; el primer hotel, el Villa Julieta, se construyó a un costado del Fuerte en la calle del Castillo; la propietaria, Julieta Méndez López, recibió el terreno como regalo de su familiar Manuel López, presidente municipal durante el período de 1927-1928 (Díaz, 1994) En 1936, Eduardo Hartman construyó el hotel Playa Hermosa, que además de la ventaja de su ubicación muy cerca del litoral, también ofreció lo que hoy se conoce como plan continental, esto es, el costo del hospedaje incluyó el desayuno. A un costado de éste, se construyó el hotel Miami, que parecía más un mesón por sus amplios espacios para arrieros y dos baños generales; luego el inmueble lo adquirió el suizo Alberto Relstab, que redujo el número de habitaciones y anexó un baño privado a cada una; además edificó el bar, el restaurante, los bungalows y un nuevo edificio sobre la calle de Urdaneta. Por su parte, Alfonso Córdoba en asociación con Azcárraga Vidaurreta construyó el hotel Las Hamacas, que se inauguró en 1942. Lo excepcional del hotel fue su jardín con animales en total libertad; fue el primer hotel del puerto que utilizó aire acondicionado de ventana en las habitaciones y cerco con un vallado de alambre la playa frente al inmueble para el uso exclusivo de sus huéspedes. El Miami y Las Hamacas aún existen, y el último es administrado por Arturo Córdoba Mendoza hijo del dueño, importante empresario de Acapulco, propietario del hotel Imperial y los restaurantes de lujo Coyuca 22 y el Casanova (Escudero, op. cit. y Luz, 1973).

Si en 1927 existían sólo dos hoteles en Acapulco, a finales del decenio de los cuarenta ya existían aproximadamente 64, en promedio la construcción de dos hoteles por año. El crecimiento estuvo asociado al número de turistas, porque primero la demanda estuvo en función de la oferta y posteriormente, esta situación se invirtió, entre otros factores, por la campaña "peso contra peso", que lanzó el presidente Manuel Ávila Camacho y consistió en que el Estado invertía la misma cantidad que la que otorgaba la iniciativa privada para la promoción turística (Cazes, 1980, citado en Ramírez, 1986). La ubicación de cada nuevo hotel determinó la conformación de la traza urbana y los asentamientos humanos, en parte porque eran las zonas con mejores servicios, pero también porque a la par se inició la construcción de diversos fraccionamientos habitacionales alrededor de éstos. A su vez, los establecimientos de hospedaje evolucionaron de acuerdo con las necesidades y modas de la época; así, hubo una transformación del tipo de establecimiento de mesones, casa de huéspedes y posadas a hoteles, bungalows y *trailer parks* y, en el estilo arquitectónico, la transición fue del Neocolonial al Art Deco y después al Funcionalista, ya que Acapulco constituía el mejor ejemplo del ingreso de México a la modernidad. En palabras de Parés (1959), surgió una ciudad moderna en pocos años, en ella la nueva y ambiciosa arquitectura

mexicana ganó batalla día a día, en la ocupación de las colinas graníticas que circundan la bahía o extendiéndose por la faja costera, en un alarde de modernismo funcional.

2.4.3. El proceso de expropiación y la expansión turística-urbana

Hasta principios del siglo XX, la propiedad de los terrenos en Acapulco y la periferia pertenecía a grandes haciendas posesión en su mayoría de extranjeros. Después de la revolución, éstos fueron repartidos a los campesinos a través del régimen de propiedad ejidal o comunal. Los terrenos de uso habitacional de la ciudad fueron inafectados, no obstante, después surgieron conflictos, ya que la mayoría de los dueños carecía de un documento oficial probatorio del derecho de la propiedad y tampoco había planos de catastro; la ley de fundo legal se emitió en 1934. La costumbre era ocupar terrenos deshabitados y, más tarde, los vecinos aledaños se encargaban de reconocer al propietario; posteriormente, la trasmisión de la propiedad por herencia se realizaba a través de la palabra de cedente, y algunos casos de excepción, la propiedad la avalaba la carta de posesión que expedía el Ayuntamiento, previo pago de derechos (Luz, op. cit.). Al respecto Mario Gill (1956:12) narra:

[...] cada habitante podía escoger en los cerros el terreno que le gustase para construir allí su casa; era suficiente dar aviso al ayuntamiento de que se iba a ocupar aquel terreno para que un empleado se presentase a dar posesión oficialmente y tomar nota de las dimensiones y límites del predio. El nuevo propietario correspondía con un donativo voluntario de \$10.00 o \$5.00 para ayuda de los gastos de la administración municipal. El recibo correspondiente equivalía a un título de propiedad indiscutible.

Más tarde, las tierras ejidales, tuvieron de nuevo un cambio de uso y propietario, tanto por el aumento de población como por la expansión de la actividad turística en decremento de la incipiente actividad agropecuaria, entonces, se inició un intenso proceso de expropiación que las autoridades justificaron con el argumento de "causa de utilidad pública", aunque en realidad fue para utilidad privada del sector turístico e inmobiliario que acaparó los espacios de mayor plusvalía, por su cercanía a la playa o en lo alto por su vista y en donde hubo una relativa planeación y, el resto, creció de manera anárquica. Al decir de Lozato (1990:134): "Según la forma de desarrollo turístico, el espacio puede convertirse en objeto de un envite económico, combinando a la vez los efectos económicos directos e inducidos".

El despojo de tierras para fines turísticos se inició en 1928, un año después de la inauguración de la carretera México-Acapulco, cuando el Ayuntamiento obsequió a los que consideró como vecinos distinguidos, terrenos del antiguo ejido colonial, como Rosendo Pintos, Alfonso Sáyago y Carlos Barnard, éste dueño de los hoteles El Mirador y La Quebrada en Acapulco y La Borda en Taxco, entre otros (Gomezjara, 1974; Salgado, op. cit.). Por su parte, en 1929, el cónsul de Estados

Unidos, Frank M. Petee, invitó a sus paisanos a invertir en el puerto y realizó un plano en donde identificó zonas de potencial turístico, aunque la mayoría estaban ocupadas por asentamientos irregulares (Hernández, 1991). En 1931, Adrián Castrejón gobernador del estado de Guerrero, expropió los primeros terrenos en Acapulco para utilidad pública, acción que se registró como el decreto número uno. El polígono de expropiación se formó entre las actuales calles de 5 de mayo, Dominguillo, Cuauhtémoc, Paseo del Farallón y Costera Miguel Alemán, esto es, desde las faldas del Fuerte de San Diego hasta la glorieta de la Diana, en total 90 hectáreas. El decreto número dos, estableció el parámetro de indemnización para las personas que comprobaran la pertenencia de los terrenos, a partir del valor fiscal de la propiedad más un diez por ciento y el plazo de dos meses para su reclamación. Los afectados fueron Luis R. Uruñuela, testamentaria de Hermanos Uruñuela, Manuel Guillen, testamentaria de Francisco Escudero y Espronceda, las señoritas Martínez, Ignacio R. Fernández, Norberto Lozano y Amado Olivar (Ídem.).

La expropiación respondió a intereses económicos del gobernador Adrián Castrejón, en complicidad con el presidente Pascual Ortiz Rubio y con el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas Juan Andreu Almazán¹² quienes antes de este suceso, primero visitaron el puerto, hecho que se consideró insólito porque nunca antes había estado un presidente en Acapulco, y segundo, constituyeron la Compañía Impulsora de Acapulco (CIA) para invertir en el puerto¹³ (Adame, 1981). El interés de Almazán surgió a partir de la invitación que su compadre, el cadete Phillipe, hizo para construir un boulevard desde la base naval de Icacos hasta la zona de Hornos, con la intención de incrementar el valor de los terrenos aledaños (Palpitaciones Porteñas, 1945). Como refiere David Harvey el valor de los derechos de propiedad de terrenos y edificios cambia diferencialmente en una ciudad de modo muy notable en periodos muy cortos de tiempo producto de movimientos demográficos, cambios en cuanto a servicios locales, oscilación de la moda y cambios en políticas de inversión. Es evidente que el valor de cualquier derecho de propiedad se encuentra, en gran medida bajo la influencia de valor de los derechos de propiedad que le rodean (Harvey, 1985).

En un principio, Almazán intentó comprar los terrenos de Las Huertas, pero los dueños incrementaron su costo y se negó a pagar el precio. Los dueños solicitaban veinte centavos por metro cuadrado, sin embargo, al final aceptaron diez y aún así, el gobernador intentó negociar la venta de las tierras con los propietarios a cambio de un empleo en la CIA, propuesta que Olivar Frías rechazó. En consecuencia, el gobernador decidió expropiar los terrenos el 26 de enero de 1931 y justificar su acción como bien de utilidad pública, por su parte, los dueños interpusieron amparos sin lograr contrarrestar la expropiación y además recibieron mucho menos de lo pactado, porque Fulgencio Escudero recibió sólo veinte mil pesos por veinticinco hectáreas (5 mil pesos menos) pero aparte tuvo que pagar dos mil para que se le cubriera lo tasado (Adame, op. cit.). Posteriormente, el gobernador realizó la siguiente maniobra para integrar la CIA al proyecto:

primero reunió una comisión que realizó estudios en los terrenos expropiados; segundo, la comisión dictaminó como urgente la necesidad de realizar diversas obras públicas; tercero, ante la falta de dinero el gobernador justificó la venta de los terrenos a la CIA en septiembre del mismo año. Para evitar conflictos por esta decisión, solicitó que la compañía se comprometiera a construir una escuela, un campo deportivo, un balneario, un mercado, jardines y un sistema de drenaje en el lapso de un año, de lo contrario, pagaría una multa de dos mil pesos anuales. Según Martínez (1999) al final únicamente construyó el colegio y no pago multa alguna. Emilio Azcárraga, principal accionista de la CIA, soborno a las autoridades locales y estatales para realizar el convenio (Palpitaciones Porteñas, 1945 y 1945c; Hernández, op. cit.).

La mayor parte del terreno se acondicionó como pista aérea, desde el actual Paseo del Farallón (salida a México por el Maxitunel) hasta la calle Wilfrido Massieu, y el hangar que también se utilizó como terminal, se construyó en la parte superior de la hoy avenida Cuauhtémoc. Este aeropuerto funcionó hasta el 31 de agosto de 1946, fecha en que Andreu Almazán recuperó la propiedad para fraccionarla; para ello fue necesario que enviara un ultimátum a las aerolíneas y a los pilotos para abandonar el área y amenazó con el desalojo a la fuerza con el apoyo de los militares, pero ésto no ocurrió y el terreno quedó deshabitado. El gobierno acondicionó una nueva pista en Pie de la Cuesta. Estos terrenos los vendió el gobierno a Almazán en la irrisoria cantidad de tres pesos el metro cuadrado, y aún así, obtuvo ganancias ya que cuando él los expropió pagó la mínima suma de diez centavos a los dueños. En el terreno de lo que hoy es el parque Papagayo, frente a la playa de Hornitos se construyeron en 1930, los bungalows "Hornos", que más tarde con modificaciones se llamó hotel Anáhuac y posteriormente hotel Papagayo (abierto hasta 1978), propiedad de Andreu Almazán y Emilio Azcárraga; este terreno era parte de la Huerta del Camarón y su propietario, Rosendo Lacunza, antes de la expropiación hipotecó la propiedad a Miguel Guillen, al final éste se quedó con la propiedad y el pago de la indemnización a pesar de que Lacunza ya había liquidado la hipoteca (Gomezjara, 1979; Escudero, op. cit.; Palpitaciones Porteñas, 1945 y 1945d).

En 1942, Amado Olivar Frías, dueño legal de los terrenos del área de Hornos, solicitó un nuevo amparo contra la expropiación, el reclamo no procedió ya que el gobernador estatal Rafael Catalán, expidió un certificado que informaba que la CIA había cumplido con los compromisos pactados cuando compró los terrenos, esto es, invertir 100 mil pesos anuales en cinco años para construir escuelas, un campo deportivo, un mercado, un hotel y urbanizar la zona. Esto era falso, ya que invirtió 40 mil pesos para construir el rastro, una escuela y un hotel, este último para beneficio de la compañía. En 1945, cuando la CIA dividió el terreno en lotes para constituir el fraccionamiento Magallanes, vendió el metro cuadrado en noventa pesos, obteniendo altas ganancias, ya que los adquirió a tres pesos (Gomezjara, op. cit.). El fraccionamiento tuvo dos

diseños de trazo urbanístico, el primero consistió en agrupar en una sección a hoteles y grandes comercios, en otra, las villas o chalets, cerca de la playa. En el segundo, terrenos de uso habitacional en manzanas con calles en forma de "U", para evitar la circulación masiva de autos y personas, y tener espacios de exclusividad para la élite turística. En ambas secciones, los propietarios adquirirían el compromiso de adoptar en su construcción el estilo arquitectónico neocolonial con sus respectivas modificaciones por el clima tropical, sin embargo, muy pocos lo hicieron ya que prefirieron el estilo funcionalista que provocó un gama de contrastes en el paisaje (Martínez, op.cit.). Almazán, no conforme con el despojo de tierras, también participó en la destrucción del monumento histórico denominado Fuerte de la Casa Mata, que se localizaba en el cerro El Herrador, frente a la playa de Hornos y la desembocadura del río Camarón. Este inmueble era histórico porque había sido el cuartel de Hermenegildo Galeana durante la guerra de Independencia; sin embargo, no fue motivo suficiente para conservarlo y desapareció por órdenes del general (Luz, 1973).

La península de Las Playas y Caleta

La mayor parte de la península de Las Playas fue propiedad de Ignacio Comonfort, quien aprovechó su investidura de administrador de la aduana de Acapulco en 1853, para apropiarse de este terreno y consolidar su fortuna; posteriormente, en 1913, lo adquirió el estadounidense Henry Weiss, gerente de la *Mexican Pacific Company*¹⁴. Desde entonces se desconocía la dimensión y límites del terreno; ulteriormente, se determinó que el predio tenía una superficie de 313 hectáreas. Weiss lo vendió a la Compañía de Inversiones de la Costa Occidental de Mazatlán por mil pesos, pero como nunca lo ocupó ni reclamó la propiedad, lo volvió a vender a la Fraccionadora de Acapulco, S.A. (FASA) que lo compró a dos centavos el metro cuadrado y, más tarde, los revendió entre cien y doscientos pesos (Pasta, op.cit.).

La península de Las Playas fue el primer espacio transformado producto de la invasión turística y en el que, en 1932, la FASA, propiedad de Albert B. Pullen, Wolfgang Schoenborn Stuert¹⁵, Anacleto Martínez y Juan M. Salcedo entre otros, realizó un plano general de la península con divisiones para colonias, fraccionamientos residenciales, parques y zonas comerciales y de hospedaje; esta división, a su vez, se planeó de acuerdo con el nivel adquisitivo del futuro comprador o del turista que se hospedara en la zona (Figura 2.13). Entre los exclusivos inquilinos estuvo Santiago Galas Arce propietario de la empresa Galas de México, Dolores Olmedo Patiño, coleccionista de arte, el pintor Salvador Tarazona, el actor Johnny Weismueller el más famoso Tarzán de Hollywood, la actriz María Félix y el actor Mario Moreno Cantinflas, entre otros (Jóseph, op. cit.).

En respuesta a estas anomalías la población del puerto manifestó su inconformidad y opuso resistencia a la venta de los terrenos por parte de la fraccionadora, situación con la que se aplazó la realización del proyecto por diez años, hasta que el gobierno lo aprobó. FASA convirtió casi toda la península en la zona más exclusiva de Acapulco durante la década de los cuarenta y principios de los cincuenta, en la que hubo lotes con playas privadas o entre acantilados con vistas panorámicas, sin embargo, no pudo evitar la constitución de algunas colonias populares fuera de la planeación (Figura 2.14 y 2.15). Al respecto Harvey (1985:29) confirma que se debe admitir que el espacio social es complejo, heterogéneo, a veces discontinuo y casi con seguridad diferente del espacio físico en el que trabajan habitualmente el ingeniero y el planificador. Tocante a la organización del espacio turístico Mesplier y Bloc-Duraffour (2000) consideran que los primeros complejos turísticos presentaron características similares en su configuración espacial: el paseo marítimo, la ocupación del espacio alejado del mar por villas envueltas en vegetación o el inicio de la urbanización de las vertientes escarpadas y de los cabos que ofrecían vistas panorámicas del litoral.

La cúspide de las montañas de la península se reservó para la instalación de los establecimientos de hospedaje, como el caso del hotel Las Américas que se construyó en la cima del cerro Los Cañones propiedad de Anacleto Martínez y Alberto B. Pullen, éste último, dueño también de los hoteles Peñafiel en Puebla y el Del Prado en la Ciudad de México. El hotel fue muy popular en la década de los cuarenta, no sólo por su ubicación estratégica, con vista completa de toda la bahía, sino por las diversas áreas de servicios (restaurante-bar, golfito, tiendas de ropa, peluquería, agencia de viajes) y porque fue el primero con alberca. Para 1957 se anexó al hotel un club de playa denominado Cantamar, construido entre acantilados y rocas y, como era inaccesible vía terrestre, se construyó un atracadero para lanchas y un funicular. Después el hotel cambio de denominación, por Prado Américas y, en 1960, se rentó al español Cesar Balsa, dueño de la cadena Nacional Hotelera, que también ya manejaba el hotel Del Prado de la Ciudad de México (Escudero, op. cit.).

La zona Centro rápidamente quedó desplazada en la preferencia de los turistas por la península de Las Playas, en la que, por primera vez, el espacio fue objeto de planeación para uso turístico y habitacional de tipo residencial, pero además porque la península también ofreció el atractivo de las playas como la de Manzanillo, Honda, Larga y Tambuco que con anterioridad ya disfrutaban los lugareños, pero en particular, la de Caleta que desde entonces se consideró como una de las más bellas de Acapulco. En el decenio de los veinte se inició la construcción del camino del Centro de Acapulco a Caleta por iniciativa de Federico Berlanga, jefe de operaciones militares, quien no logró concluirlo, y sólo llegó hasta la playa Manzanillo debido a la dificultad que interponía el cerro de La Candelaria; a la inauguración asistió el gobernador Héctor López. En 1928 se retomó la obra con el

Figura 2.14. Acapulco: vista aérea del Centro y la península de Las Playas, decenio de los treinta



Fuente: Ortiz, 1958

Figura 2.15. Acapulco: vista aérea del Centro y la península de Las Playas, decenio de los cincuenta



Fuente: Ortiz, 1958

dinero que se juntó de la colecta popular para recibir al presidente Plutarco Elías Calles, pero como la visita se canceló, el Ayuntamiento decidió invertir el dinero para concluir la carretera y aumentar el número de atractivos de Acapulco (Figura 2.16). La apertura del camino incrementó el número de turistas a Caleta y se inició la construcción de establecimientos de hospedaje. El primero fue la casa de huéspedes de Alejandro García, que posteriormente la transformó en el hotel Paraíso (después De La Playa), también se inauguró el hotel El Pacífico de Díaz de Castro, y en el cerro, el Quinta Eugenia de Enrique Fournier, el Costa Verde de Rosa María Betancourt y el Mar Azul. Más tarde, el Costa Verde fue arrendado por el español Daniel Sánchez y, posteriormente, se asoció con algunos agentes aduanales de Monterrey y Piedras Negras para comprar éste y el Quinta Eugenia y construir el hotel Caleta, cuya primera etapa de construcción finalizó en 1950 (Figura 2.17) (Ídem.).

Durante el gobierno de Manuel Ávila Camacho se aprobó la petición que solicitó Margarita Ricordi, esposa de Maximino Ávila Camacho, hermano del presidente y ministro de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), de la concesión para explotar el predio de 12,600 m² de las playas de Caleta y Caletilla. Por su parte, Maximino tomó la concesión del islote de Caletilla por noventa y nueve años y construyó un puente para comunicar la isla con la península, ya que ahí edificó su residencia de verano (Figura 2.18). Después de su muerte, la viuda Ricordi envió a su apoderado Fernando Toussaint para recuperar su concesión, lo que originó la cancelación de los permisos de venta para todos los comerciantes. Ricordi sólo se comprometió a ejecutar obras de ornato como lo estipulaba el contrato de concesión que firmó en 1942 con la SCOP (administradora del predio). Los vendedores no aceptaron la resolución y, en consecuencia, fueron desalojados a la fuerza (Gomezjara, 1979). En 1945 Melchor Perusquía Villarreal, presidente de la Junta Federal de Mejoras Materiales¹⁶ (JFMM), expropió un predio en Caletilla para construir un centro recreativo como parte del programa de remodelación de Acapulco. La expropiación la autorizó el presidente Ávila Camacho y asignó a Carlos Contreras, el arquitecto que había realizado el fraccionamiento El Farellón, para dirigir la obra que se concluyó en el sexenio de Miguel Alemán, a pesar de las constantes inconformidades de los vendedores.

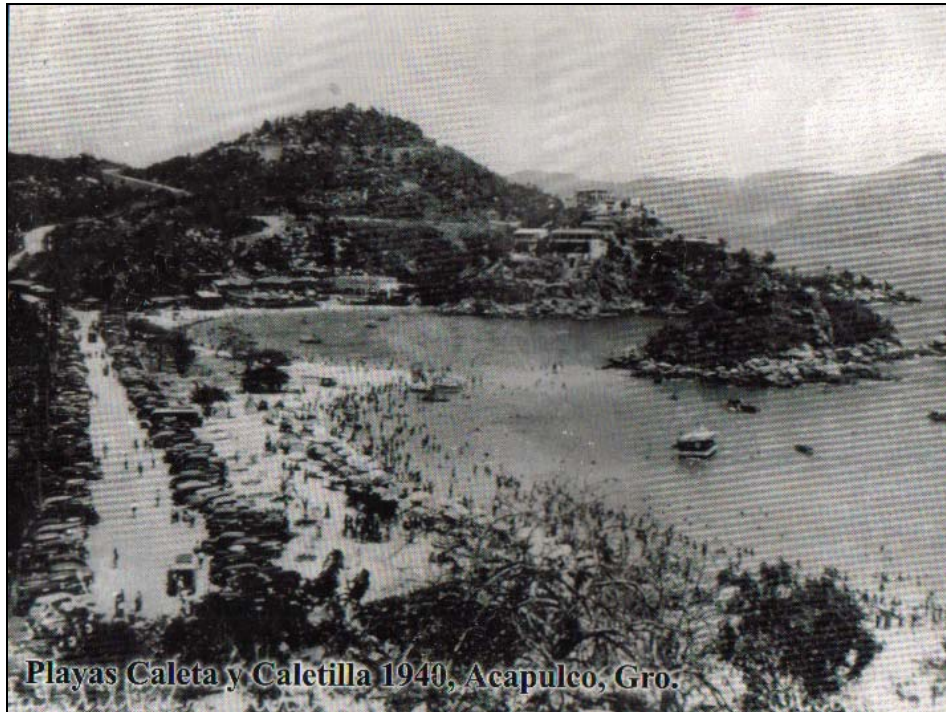
Figura 2.18. Casa de Maximino Ávila en el islote de Caleta, 1946



Figura 2.16. Acapulco: playa de Caleta, 1932



Figura 2.17. Acapulco: playa de Caleta, 1940



El valor del suelo en la península también se incrementó con la construcción de la plaza de toros, el frontón Jai alai con restaurante y bar y el Club de Yates. Uno de los principales problemas de la expansión urbano-turística en la península de Las Playas fue el abasto de agua, debido a la conformación montañosa del relieve; no obstante, esto se resolvió con la construcción de la noria "La Aserradora" en la actual calle de Teniente Azueta, que se alimentó de los manantiales Los Dragos y de los pozos de playa Tambuco y la laguna de Las Garzas. Desde la noria se enviaban 85 litros por segundo a través de la fuerza de motores de diesel a un tanque instalado en la cima con una altura de 98 metros y después su distribución con prioridad a la zona turística y residencial (Gomezjara, op.cit.; Martínez, op.cit.; Luz, op.cit.; Pellandini, op. cit.).

Icacos y el fraccionamiento El Farallón

En 1932, algunos habitantes vecinos de Icacos solicitaron al gobernador estatal Adrián Castrejón la dotación de tierras para realizar actividades agrícolas y ganaderas. Éste se negó y remitió el caso a la Comisión Local Agraria, que realizó un censo y obtuvo que el área estaba habitada por 131 personas de las cuales sólo 32 tenían derecho a ejido. La propiedad en disputa colindaba con el ejido de Las Cruces en el norte y el este, la bahía de Santa Lucía en el suroeste y el terreno de la Compañía Fraccionadora de Hornos al oeste, con una extensión de 762 hectáreas repartidas en 98 de temporal y 664 de agostadero. La petición provocó el interés de otros habitantes del puerto por reclamar la propiedad de terrenos en Icacos, como el caso de Rosendo Pintos Lacunza que solicitó una fracción de siete hectáreas dedicadas al cultivo de la palma de coco porque, según él, doce años antes el Ayuntamiento se las otorgó; sin embargo, la demanda no procedió por la falta de un documento probatorio. Por su parte, Beatriz Bárcenas de Dorantes reclamó, en 1936, un pequeño predio que había adquirido en 1913 en presencia de un notario público, motivo que otorgó legalidad a la demanda y, en consecuencia, la propiedad no sufrió cambio alguno en sus límites y se respetó (Martínez, op.cit.).

La posibilidad del reparto de tierras en Icacos desató una serie de intereses económicos y políticos de particulares para beneficio propio, entre ellos, Alfonso Villalvazo, presidente del H. Consejo municipal de Acapulco (posterior presidente municipal 1960-61), quien también se opuso al reparto, argumentado que los solicitantes se dedicaban al corte de leña y madera y no a la agricultura, y que el Ayuntamiento urbanizaría el predio ante el incremento de población; asimismo, especificó que la Secretaría de Guerra y Marina en este lugar tenía una base naval¹⁷. Por su parte, esta Secretaría solicitó al Departamento Agrario la inafectabilidad de la base y de los terrenos necesarios para su ampliación, petición que se aprobó mientras que el resto de las demandas se consideraran falsas y por lo tanto improcedentes. La resolución para la constitución del ejido la firmó el presidente Lázaro Cárdenas y el jefe del Departamento Agrario Gabino Vázquez en 1937, con título de propiedad comunal. Tres años después, Ignacio M. Beteta director del Departamento

Nacional de Educación Física de la Secretaría de Educación Pública, solicitó al Departamento Agrario la expropiación de 75 hectáreas en Icacos para construir un centro deportivo, petición que se aceptó y fue de los últimos acuerdos agrarios que realizó el mismo gobierno que constituyó el ejido. Los afectados no tuvieron inconveniente en la expropiación, ni en el monto de la indemnización de veinticuatro mil pesos, siempre y cuando se cumpliera el pliego petitorio que los ejidatarios acordaron en una asamblea para sustituir el dinero por obras y bienes, a saber, la terminación de la escuela y su equipamiento, la entrega de maquinaria y la construcción de la biblioteca, la oficina de la Comisaría ejidal y la Delegación municipal, así como la inafectabilidad del terreno de panteón y su ampliación hasta tener una superficie de 2,500 m² (Ídem.).

Ninguna petición se cumplió y, además en 1960, la Junta Federal de Mejoras Materiales expropió el terreno del cementerio de Icacos, aún cuando el Departamento Agrario se había comprometido a no afectar esta propiedad. En consecuencia, los pobladores molestos por la actitud e indignados de que los cadáveres del panteón fueran arrojados al mar, integraron un comité defensor; pero antes de que éste realizara cualquier acto de protesta, fue amenazado por la policía judicial y algunos de sus integrantes fueron intimidados con armas y golpes para desistir de su lucha. En el terreno del panteón se construyó el hotel Holiday Inn y los condominios de lujo Playa Sol, Galeón, Velero y Arki (Gomezjara, op.cit.).

Esta expropiación fue un ardid entre el gobierno y la iniciativa privada ya que el Departamento Nacional de Educación Física posteriormente vendió la propiedad a la empresa particular Club Deportivo de Acapulco, con la justificación de la falta de dinero para construir el centro deportivo. La familia Azcárraga Vidaurreta, dueña de esta compañía, para entonces iniciaba su expansión empresarial con negocios en el ramo automotriz (Automex y representantes de la firma Chrysler en México), hotelero (Hamacas, Papagayo, Paraíso, Ritz, Radisson) y de transporte aéreo, porque era uno de los principales accionistas de la cuarta línea de aviación de Estados Unidos, la *American Airlines*; más tarde esta familia constituyó el monopolio más importante de radio y televisión de México: Televisa. En Acapulco la familia Azcárraga era dueña prácticamente de todos los terrenos desde la glorieta de la Diana hasta la base naval de Icacos (Mattelart, 1974; Fernández y Paxmon, 2000). La expansión capitalista del grupo Azcárraga, para Héctor Romero (1991:111), significó una inyección poderosa de creatividad para el ámbito empresarial turístico del puerto porque, en total adulación, afirmó que: "En Acapulco, don Emilio repitió la parábola bíblica de la multiplicación del pan y vino, que a su turno repetiría -corregida y aumentada- otro Emilio: Azcárraga Milmo". Así, el gobierno de Ávila Camacho vendió el terreno a la compañía Club Deportivo de Acapulco, además de que otorgó el derecho de venta de los terrenos aledaños ociosos donde se construyó el Fraccionamiento Club Deportivo. Más tarde, esta empresa vendió un terreno dividido en dos secciones de 43 hectáreas, 57 áreas y 17 semiáreas a la Compañía de Terrenos de Acapulco, que

de manera casual, también era empresa de Azcárraga y Miguel Alemán. Las facilidades que el gobierno ofreció en la legalización de las operaciones, posteriormente las compensó Emilio Azcárraga cuando regaló terrenos a funcionarios públicos y amigos, entre ellos, Eduardo Villaseñor, director del Banco de México, Ezequiel Padilla, secretario de Relaciones Exteriores, y al baquero Luis Montes, entre otros. Por su parte, el Banco de México compró un terreno y construyó un Club de Golf para sus empleados, aunque con el paso de los años, se tornó exclusivo para las personas de alto poder adquisitivo (Gomezjara, 1979; Martínez, 1999).

En 1943, Petróleos Mexicanos (PEMEX) solicitó al Departamento Agrario la expropiación en Icacos de 1 hectárea, 22 áreas, 80 semiáreas (1h-22a-80s) para la construcción de una estación de almacenamiento y distribución de petróleo y sus derivados. El Delegado Agrario de la entidad determinó el valor de la indemnización (\$3,212.00) y modificó el tamaño de la superficie en 1h-07a-60s; ambos acuerdos fueron aprobados por los ejidatarios afectados, pero además solicitaron el pago en efectivo de los árboles frutales. Finalmente, la expropiación la realizó el presidente Ávila Camacho a favor de PEMEX quien nada más pagó \$2,000 y se comprometió a construir una casa para cada afectado y pagar el costo de las palmeras y los árboles frutales. PEMEX nunca construyó ningún tipo de infraestructura o equipamiento y fue la Secretaría de Marina quien aprovechó el terreno y construyó la actual base naval de Icacos (Ídem.).

Pero el mayor despojo ocurrió en 1946, cuando apareció en el Diario Oficial de la Federación la aprobación presidencial de la permuta de 685 hectáreas, 92 áreas y 40 semiáreas de Icacos (el resto del ejido) a favor de la Compañía Constructora Rural¹⁸ (CCR). El promotor de la Compañía era Gilberto E. Limón, Secretario de la Defensa Nacional, y la resolución la firmó el presidente Ávila Camacho y el jefe del Departamento Agrario, Silvano Barba. Los ejidatarios, a cambio solicitaron tierras, maquinaria, vivienda, servicios públicos, equipamiento urbano y pago en efectivo¹⁹. Este terreno en Icacos se permutó por otro, que era parte de la hacienda de Aguas Blancas en el municipio de Tecpan de Galeana, atravesado por la carretera federal 200, a 70 kilómetros del puerto, con una superficie de 222 hectáreas, con 150 susceptibles a riego y el resto de monte. La permuta se legalizó y los ejidatarios se trasladaron al municipio de Tecpan; no obstante, la CCR nunca realizó los trabajos que prometió en el acta de negociación con los ejidatarios. En parte del terreno de Icacos se construyó la colonia residencial Costa Azul que financió el banquero Manuel Suárez, con el diseño de Federico Luna y con la singularidad de tener calles de radios céntricas (Ídem.). En relación al trazo urbanístico, David Harvey (1985) comenta que las zonas concéntricas tienen buenas oportunidades de transporte para los ricos que viven en zonas suburbanas y que los cinturones de circunvalación evitan que éstos vean la suciedad y la miseria que es la otra cara de su riqueza.

En el otro extremo del terreno expropiado se construyó el fraccionamiento El Farellón, a cargo del arquitecto Carlos A. Contreras en colaboración con la Compañía Fraccionadora El Farellón y cuyo propietario mayoritario era Manuel Suárez, banquero industrial y dueño de la firma Eureka Techo Eterno (empresa que posteriormente adquirió el Cerro del Vigía y un millar de hectáreas en un convenio fraudulento en asociación con el gobernador Catalán Calvo). Además de Suárez, la Fraccionadora tuvo como accionistas a importantes empresarios como Emilio Azcárraga, Obdulio Fernández, Eladio Fernández y Amado Olivar Frías, el ex dueño de los terrenos donde se construyó el fraccionamiento y que interpuso diversas demandas, sin resultados positivos. (Gomezjara, op.cit.). También se construyó un amplio boulevard, una iglesia, un parque, un deportivo, una zona comercial y el hotel Ritz, propiedad de Miguel Alemán, Emilio Azcárraga y la compañía *American Airlines*. Así, el fraccionamiento Farrellón se convirtió en la zona residencial y comercial más exclusiva e importante de Acapulco en la década de los cincuenta (Palpitaciones Porteñas, 1945a, Gómez, 1960). David Harvey (1985:59) señala que: "el proceso de relocalización dentro del sistema urbano ha servido para mejorar las oportunidades de las familias prósperas que habitan los suburbios y para disminuir las posibilidades de las familias de bajos ingresos del interior de la ciudad"

El ejido El Marqués

En 1925, el Comité Particular Ejecutivo de la cuadrilla del Marqués solicitó al gobernador del Estado la dotación de ejidos. Esta dotación afectaría terrenos de la hacienda El Potrero, propiedad de los hermanos Stephens²⁰, por lo que su representante Hugh Stephens, al año siguiente presentó una querrela para manifestar su inconformidad porque los terrenos elegidos para la expropiación se utilizaban para la cría de ganado y, según el reglamento agrario ante esta situación no procedía la expropiación; además, argumentó que, entre la hacienda El Potrero y el poblado, había una laguna de gran extensión y terrenos de propiedad federal. No obstante, la comisión local agraria notificó el fallo a favor de la expropiación en el periódico oficial (Martínez, 1999).

Según el censo que se realizó para el reparto de la tierra, el poblado El Marqués tenía 124 habitantes, sin embargo, sólo 47 cumplían los requisitos para la dotación. Así, el día 22 de mayo de 1930, la comisión aprobó la expropiación de 588 hectáreas de la hacienda El Potrero y otorgó 30 días para recibir cualquier reclamo por parte de los afectados. La apelación de los hermanos Stephens consistió en denunciar las irregularidades del caso: los habitantes no se dedicaban a la agricultura, sino a la pesca y tala de madera; el número original de habitantes era de quince y el resto era población flotante; los terrenos ocupados no eran parte de la hacienda El Potrero, sino propiedad de Jacobo Harotian; había terrenos más cercanos a El Marqués de propiedad federal y

de la hacienda de Harotian y, los terrenos expropiados estaban en arrendamiento a diversos ganaderos (Ídem.).

En respuesta a la denuncia, la Comisión Nacional Agraria realizó de nuevo un censo, además de un estudio para identificar el tipo de tierras. El delegado, de manera personal, se encargó de hacer el censo e identificó a 29 habitantes en el poblado El Marqués con derecho a reparto. Por su parte, la comisión dictaminó una superficie de 624 hectáreas para la expropiación, que consistían en 488 de monte bajo y agostadero y 136 de médanos, todas de la hacienda El Potrero. Así, el 26 de junio de 1931 el presidente Pascual Ortiz Rubio aprobó la solicitud de dotación de ejidos para la cuadrilla El Marqués y el derecho de los ex propietarios a la indemnización. Según Díaz (1994), en el terreno que no se expropió de la hacienda El Potrero, en 1938, se pretendió construir un complejo turístico por iniciativa de Paul Getty, el hombre más rico del mundo en ese momento, propietario, entre otras empresas petroleras, de la *Getty Oil Company Corporation Mission* y del hotel *Pierre* de Nueva York; sin embargo, el proyecto no se realizó porque el gobierno negó el permiso por considerar que los accionistas eran extranjeros. En la siguiente década, los terrenos ejidales del poblado del Marqués y de Puerto Marqués fueron objeto de una nueva expropiación, ahora por parte de la Junta Federal de Mejoras Materiales a conveniencia del presidente Miguel Alemán Valdés, y el hotel se construyó.

En todos los casos, el proceso de expropiación respondió a intereses particulares, ajenos al interés común o de planificación urbana de todo el puerto para un corto, mediano o largo plazo, situación que provocó la construcción de dos Acapulcos disímiles sobre un mismo espacio, uno como escenografía para su venta y comercialización en la actividad turística y, el otro, el de mayor dimensión, el que albergó los vecindarios con las contradicciones y desequilibrios sociales y económicos que a la par el turismo también generó. En un sistema espacial capitalista, esto significa que habrá una serie de movimientos de apropiación entre territorios que hará que algunos territorios sean explotadores y otros explotados.

Notas:

¹ El viaje de Urdaneta y Legazpi a Filipinas y el tornaviaje del primero, abrieron las puertas para lo que llegaría a ser la línea naviera más duradera de la historia entre América y Oriente, que operó un galeón de ida y otro de regreso al año, desde 1565 hasta 1815, año en que navegó el último hacia Acapulco. El camino de la Ciudad de México a Acapulco se conocía como el “Camino de Asia” (Alessio, 1948).

² Para resolver el problema, en el año de 1800, el gobernador de Acapulco Joseph Barreiro y Quijano mandó realizar un corte en la montaña en el extremo noroeste del puerto para permitir la circulación de los vientos a la ciudad, obra que se denominó Abra de San Nicolás. Sin embargo, Barreiro no logró concluir la obra y fue hasta 1886, cuando el coronel José M. Lopetegui la retomó y encargó al ingeniero Enrique Lallier la realización del respectivo plano; el trabajo se concluyó en 1888, y se bautizó con el nombre de Canal de Aireación (Gómez, 1960).

-
- ³ “La mayor parte de los turistas proviene de zonas urbanizadas del hemisferio Norte que están sometidas a rudos inviernos, por lo que el deseo de vivir el tiempo de las vacaciones en horizontes más abiertos y bajo cielos más luminosos es más intenso” (Mesplier y Bloc-Duraffour, 2000:87).
- ⁴ De acuerdo con la cronología del libro de Rosendo Pintos (1961), Acapulco ha sido el blanco de diversos huracanes con los consecuentes daños físicos y humanos, entre los que destacan: huracán de 1912 que tuvo una intensidad de 205.535 kilómetros por hora; en mayo de 1920 se registró uno de menor fuerza que logró derribar casas y arrancar árboles; el 26 de mayo de 1938 el fenómeno ocasionó que la torre inalámbrica cayera. Hasta el momento (2007) el ciclón que mayores daños ha ocasionado al puerto es el que arribó en el mes de octubre de 1997 con denominación “Paulina”, ya que según los datos oficiales hubo 207 personas muertas, 200 desaparecidas y 52,000 perdieron su vivienda, además de las pérdidas materiales cuantificadas en millones de dólares (Lugo, José, et. al. 2002).
- ⁵ En palabras de Rebolledo (2001a:15) “Acapulco era a finales del siglo XVI un puerto sucio e inhóspito. El calor, la humedad, el fango, los moscos y la malaria hacían la vida aquí prácticamente imposible. A los factores naturales se sumaban el flujo intenso de grupos humanos de las más diversas nacionalidades, portadores de humores no siempre sanos, algunos incluso letales”.
- ⁶ El presidente Benito Juárez consciente de la importancia del transporte marítimo y de la función comercial y militar de los puertos, entre 1856 y 1861 realizó la rehabilitación de siete, entre ellos el de Acapulco, con la intención de activar un comercio de cabotaje y altura, sin embargo, esto no fue suficiente. En 1887, con la intención de reactivar la actividad en el puerto se proyectó construir un muelle y un faro para el atraque de las embarcaciones, además de la vía férrea desde la Ciudad de México y, de ahí, su conexión con el puerto de Veracruz. Ninguna de las obras se realizó y el ferrocarril sólo llegó hasta el río Balsas (Tongo y Monterrubio, 1958).
- ⁷ “En los estudios de reconocimiento se apreció la forma de escalonamiento progresivo que adoptan las bases de desplante en las construcciones locales, las cubiertas de teja que reproducen la línea descendente del cerro, el valor escénico y de confort climático que representan galerías y pórticos, así como las formas de perspectiva sorpresiva que, junto con el velo que proporciona la vegetación umbrosa, daban y darían unidad contextual y paisajística al conjunto urbano” (Fernández, 2004).
- ⁸ Para la construcción del Palacio Federal el presidente Cárdenas compró en una cantidad aproximada de ocho mil pesos el terreno que ocupaban las bodegas de carbón de la compañía *Well Coal Deport*. Posteriormente, Miguel Alemán vendió una fracción de este terreno a una compañía norteamericana en la suma de un millón de pesos y también construyó en asociación con Melchor Perusquía el hotel Marper (ahora funcionan como condominios) (Gómez, 1960).
- ⁹ A partir de 1922, año de la muerte de su esposo Antonio Rodríguez, María de la O participó de manera activa en diversas asociaciones y partidos políticos para defender a los sectores más desprotegidos de la sociedad, en particular a los campesinos y las mujeres. Primero ingresó al Partido Obrero de Acapulco y después al Partido Comunista, en donde constituyó la Unión Fraternal de Mujeres Trabajadoras de Acapulco el 17 de julio de 1937 y también el Frente Único de Lucha, el 25 de febrero de 1941 (Gomezjara, 1982).
- ¹⁰ Juan R. Escudero nació en Acapulco el 27 de mayo de 1890, desde muy joven fue un líder popular, que fundó la Asociación de Trabajadores de Oficios Varios, que más tarde, se transformó en Liga de Trabajadores a Bordo de los Barcos y Tierra. Entonces, se pronunció porque los trabajadores tuvieran una jornada de ocho horas diarias, incremento salarial y descanso dominical, peticiones que se rechazaron y además fueron motivo de su expulsión del puerto por órdenes del general Silvestre G. Mariscal. En 1919, regresó y fundó el Partido Obrero de Acapulco además del periódico *Regeneración* que le permitió divulgar sus ideales y tener informada a la población de las injusticias que cometían los patrones en contra de los trabajadores. En 1921, fue electo presidente municipal de Acapulco y reelecto al año siguiente, en donde realizó diversas obras en apoyo a las clases desprotegidas, como la tienda que llamó Cooperativa, un taller de bolsas, organizó una asociación pesquera y fundó una escuela de comercio, entre otros. Por sus acciones se convirtió en el principal enemigo de la burguesía del puerto, que por todos los medios intentaron en diversas ocasiones asesinarlo, pero en la mayoría, salió librado, hasta que lo atrapó y fusiló el capitán Fausto Morlet, el día 21 de diciembre de 1923 en compañía de su hermano Felipe (Taibo y Vizcaíno, 1990).
- ¹¹ Según Joséph (1992) Las casas comerciales españolas aprovecharon y apoyaron el movimiento armado de la huertista para que cayera el gobierno de Obregón porque las obras de la carretera iban muy avanzadas. Entre sus acciones estuvo el financiamiento de movimientos de sublevación, entrega de armamento y el pago al coronel Crispín Sámano para que matara a Juan R. Escudero.

- ¹² Juan Andreu Almazán (contrincante de Manuel Ávila Camacho no sólo en los negocios, sino en la política) fue terrateniente, magnate de las industrias de la construcción (Compañía Constructora Anáhuac), minera, del nascente sector hotelero y turístico, e inmobiliaria (en Acapulco, el Hotel Papagayo, la Compañía Impulsora de Acapulco; en Monterrey el Hotel Chipinque -no se olvide Atalaya 1976- y el Fraccionamiento Anáhuac), entre otras (Fernández-Vega, 2001). Según Hernández (1991:6) Almazán se interesó en invertir en Acapulco desde 1931, ya que invitó al ex presidente Plutarco Elías Calles a formar una sociedad mercantil con una aportación de 25 mil pesos, no obstante, Calles le respondió: “[...] por \$25,000 pesos compro ese pueblo con todo y negros [...]”.
- ¹³ Gomezjara (1979) cita que durante el gobierno de Pascual Ortiz Rubio (1930-1932) se conformó la Compañía impulsora de Acapulco, institución creada en sociedad por el presidente, el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas Andreu Almazán, el Ministro de Guerra Joaquín Amaro y el empresario Emilio Azcárraga. Por su parte, Francisco Escudero (1997) escribe que Almazán se asoció con Emilio Azcárraga para formar la Compañía Impulsora de Acapulco, que se convirtió en la propietaria de los terrenos expropiados incluido el campo aéreo y el área en donde está ahora el Parque Papagayo. Finalmente, Carlos Adame (1981) sólo señala que Almazán formó una poderosa compañía con ricos algodoneros de La Laguna.
- ¹⁴ La *Mexican Pacific Company* se formó el 29 de abril de 1907 en la ciudad de Seattle en Estados Unidos, sus accionistas eran de origen norteamericano canadiense. En Acapulco obtuvieron la concesión, por parte del gobierno de Porfirio Díaz, para construir un muelle, además de que también tuvieron la autorización para operar buques de vapor, construir estaciones de carbón y aceite crudo, instalar vías de ferrocarril y adquirir terrenos para desarrollar actividades agropecuarias e industriales, así como realizar transacciones comerciales. Su representante en el puerto fue Henry Weiss, que se encargó, entre otras obras, de supervisar la construcción de la vía de ferrocarril que se construyó de Pie de la Cuesta hasta el muelle de carbón.
- ¹⁵ Wolfgang Schoenborn fue uno de los más importantes terratenientes en el ramo turístico, que llegó a Acapulco por invitación de su amigo Henry Weiss, dueño de la hacienda Las Playas. Schoenborn logró gracias a su fortuna, amistad y habilidad de negociación la concesión para construir torres habitacionales en la zona federal, vendió terrenos desde el Farallón hasta Icacos, construyó el hotel Noa Noa y se apropió de uno de los mejores terrenos frente a la playa en la zona de Icacos, para construir su residencia de invierno que nombró “La Escondida”. Junto con Florine Schoenborn dueña de la cadena de tiendas de 5 y 10 centavos, luego *Woolworth*, se dedicó a la filantropía y, en un acto de generosidad, no comparable con toda la riqueza que ambos obtuvieron de Acapulco, donaron el terreno de La Escondida, en noviembre de 1975, para la construcción del Centro Cultural Acapulco.
- ¹⁶ El surgimiento de la Junta Federal de Mejoras Materiales se remota al año de 1924 cuando se dispuso en la Ley de Ingreso Fiscal que parte de los ingresos de la Federación se destinaran a lugares donde existieran aduanas marítimas o terrestres para realizar obras de beneficio público a cargo de las juntas administrativas creadas *ex profeso*. En 1931, fue promulgado el primer reglamento para que las juntas -denominadas de mejoras materiales- fungieran como administradoras de los productos fiscales sobre derechos de importación y exportación para llevar a cabo sus funciones. Oficialmente, las Juntas Federales de Mejoras Materiales fueron creadas por la Ley expedida en 1947. Las funciones que les correspondió cumplir fueron: realizar un proyecto general de obras; abastecer de agua a la población; introducir drenaje general; proporcionar luz y energía eléctrica; pavimentar calles y construir puentes en las poblaciones; fomentar viveros forestales, forestaciones de producción y defensivas; construir hospitales, escuelas y edificios públicos municipales; realizar comunicaciones vecinales y centros de aprovisionamiento; establecer nuevas fuentes de trabajo benéficas para la economía nacional y hacer obras de ornato y conmemorativas (<http://www.agn.gob.mx/archivos/222.html>).
- ¹⁷ La base naval de Acapulco se construyó por iniciativa de Porfirio Díaz en coordinación con el secretario de Guerra de su gobierno, quien a partir de 1881 inspeccionó la zona y eligió una porción de terreno en Icacos para su construcción, aún de que existía una disputa legal entre Mariano Moreno, supuesto propietario y el Ayuntamiento de Acapulco. No obstante, en 1883, en presencia del entonces gobernador estatal, Diego Álvarez se inició la edificación del arsenal naval. Fue durante el gobierno de Ávila Camacho (1940-1946) cuando se construyó el camino para comunicar la base naval con el centro de Acapulco, trazo que posteriormente aprovechó la Junta Federal de Mejoras Materiales para construir la costera Miguel Alemán.
- ¹⁸ La Compañía Mexicana Constructora Rural se constituyó en 1946 y sus principales objetivos fueron la adquisición, venta, arrendamiento y fraccionamiento de bienes raíces, así como la instalación y obras de urbanización y de riego.
- ¹⁹ El acta se constituyó con dieciocho puntos petitorios el día 31 de marzo de 1945: una finca agrícola con riego y cercada; un camión de cinco toneladas; una casa habitación en un solar de 1200 metros cuadrados, cercado y con escrituras sin costo; una planta de luz y su mantenimiento durante seis meses; dotación de agua potable y su red de

distribución, además del mantenimiento durante un año; red de drenaje; indemnización de diez mil pesos para cada ejidatario (36 en total) para apoyo agrícola; una escuela y un parque infantil; casa para el profesor y el pago de sus honorarios durante tres años; la oficina de la Comisaría Ejidal; un campo deportivo y un gimnasio debidamente equipados; un molino de nixtamal; indemnización de los árboles frutales; un lote de cuatrocientos metros y una casa para cada uno de los 51 vecindados, así como su traslado sin costo alguno; trabajo preferente para los ejidatarios en las obras que emprendiera la Compañía y por último, la inmovilidad de los ejidatarios hasta el cumplimiento de todo el pliego petitorio (Martínez, 1999).

²⁰ A finales del siglo XIX llegaron a Acapulco los hermanos Hugh, Henry y William Stephens procedentes de Arkansas, Estados Unidos. En 1890, participaron en el proyecto del ferrocarril que llegaría a Puerto Marqués, lugar en el que adquirieron una superficie de mil hectáreas desde el cerro del Diamante hasta la playa del Revolcadero, predio que se conoció como la hacienda El Potrero. Además tenían varios terrenos en el centro de Acapulco, uno de dos mil metros en la calle de San Juan (ahora Benito Juárez), otro frente al zócalo y uno más al lado del desaparecido cine Salón Rojo (Díaz, 1994).

Capítulo III

La consolidación e internacionalización

El redescubrimiento de Acapulco a principios del siglo XX como un centro turístico significó la reordenación de su espacio y de su organización socioeconómica. Entonces hubo un proceso de transición que significó el cambio de las incipientes actividades económicas primarias que hasta entonces se realizaban, principalmente la pesca, la agricultura y la ganadería, por las actividades del sector terciario como el comercio en menudeo, el transporte, la construcción y los servicios. En general, el paisaje sufrió importantes cambios porque el pequeño pueblo se transformó rápidamente en una ciudad y cada espacio alrededor de la bahía adquirió un nuevo valor, situación que propició la expropiación de todos los ejidos y su transformación para la construcción de espacios para el turismo y habitacionales, principalmente. Esta transformación se consolidó durante el sexenio presidencial de Miguel Alemán Valdés (1946-1952) quien, por sus particulares intereses de tipo económico, convirtió al puerto, o más bien, a una parte de éste en un moderno destino turístico con la ayuda del capital extranjero y, después de su sexenio, logró consolidarlo y posicionarlo en la preferencia de los turistas estadounidenses. Sin embargo, y como resultado del desarrollo desigual, se conformó a la par otro Acapulco, en espacios en su mayoría ocupados por invasiones y a la fuerza, espacios receptáculo de diversos problemas que la misma actividad turística generó y que son asiento de la población nativa de bajos ingresos e inmigrantes.

3.1. La consolidación

La segunda guerra mundial provocó un cambio en el panorama turístico internacional por la crisis económica, la inseguridad de viajar, la falta de transporte y la dificultad para ingresar o salir de algunos países. En consecuencia, las corrientes migratorias de turistas entre los Estados Unidos y el continente europeo se cancelaron o redujeron drásticamente y se suspendió cualquier circuito turístico para viajar a los países involucrados directamente en la guerra. Sin embargo, el panorama no fue tan desalentador para los países que no intervinieron de manera directa en la guerra o estaban lejos del conflicto armado, ya que esta situación propició el surgimiento de importantes destinos turísticos como Acapulco en México y Varadero en Cuba, entre otros (Gomezjara, 1979 y Fernández, 1991).

Durante la guerra, Estados Unidos realizó un plan de emergencia que originó el crecimiento de fábricas de armamento bélico y del sector de la construcción que emplearon, entre otros, a las personas que por su edad no fueron incorporados en el ejército. El efecto fue el incremento del capital y el flujo de dinero que benefició a la población en general; no obstante, la situación de guerra redujo el mercado de bienes de consumo, el combustible se racionalizó y el gobierno

restringió la obtención de pasaportes y visas de entrada. Este panorama no afectó a México, al contrario, lo benefició porque el país atrajo a muchos turistas estadounidenses por su cercanía y seguridad, circunstancia que aprovechó Miguel Alemán Valdés, entonces secretario de Gobernación del gabinete del presidente Manuel Ávila Camacho, quien integró la primera comisión de turismo dependiente de esta Secretaría. Asimismo, realizó un acuerdo con la iniciativa privada para lanzar una campaña de promoción turística en la que Gobernación aportó el cincuenta por ciento del monto y el resto la Asociación Mexicana de Turismo, política que se denominó "peso contra peso", e instaló las primeras oficinas de comercialización turística fuera del país en las ciudades de Nueva York, San Antonio, Chicago, Nueva Orleans y Los Ángeles en la Unión Americana¹. Realizó una intensa labor de promoción para invitar a los extranjeros a invertir en México y así superar la campaña de desprestigio que realizaron las empresas petroleras extranjeras a causa de la expropiación que realizó el gobierno de Lázaro Cárdenas (Guajardo, 1995 y Romero, 1983). Al término del conflicto armado, los resultados de la promoción fueron perceptibles ya que el gobierno norteamericano eligió a Acapulco, junto con Cuba, para la recuperación de sus excombatientes de esta guerra y de los que posteriormente estuvieron en la de Corea (Gomezjara, 1982 en Ramírez, 1986). El entusiasmo hacia regiones "periféricas" coincidió con el crecimiento económico durante los "treinta gloriosos" (1945-1975) y la extensión de la oferta turística a favor de nuevos centros de acogida en el tercer mundo cercano (a menos de tres horas de avión) a los países industrializados (Lozato, 1990).

3.1.1. El Acapulco de Alemán (1946-1952)

Miguel Alemán Valdés era partidario del liberalismo capitalista porque consideraba como factor primordial la intervención de la iniciativa privada para el desarrollo económico del país; ideal que favorecería ampliamente a la burguesía nacional, la que no dudó en apoyar su candidatura a la presidencia con la condición de que éste restituyera el favor durante su gobierno. Tzvi Medin (1990) señala que éste fue el sexenio en que se formalizó y legitimizó la estrecha colaboración, y a veces simbiosis, entre el poder político y la burguesía nacional. Por su parte, Francisco Valdés (2000) considera que las relaciones que se establecieron entre el Estado y la burguesía implicaron la interconstrucción de la corrupción en el sistema político y su extensión a la cultura económica de las élites a través de la coalición entre lo público y lo privado que él bautizó como "cleptocracia" y cuyo significado es la acumulación de riqueza personal a partir de los fondos y los bienes públicos.

Miguel Alemán inició su programa denominado nacionalista con tres principales vías de acción: el apoyo a las confederaciones, la industrialización basada en la sustitución de importaciones y el liberalismo económico. En esta última, el programa estipuló que "el Estado debía brindar la más amplia libertad para las inversiones particulares, reconociendo que el desarrollo económico general es campo primordialmente de la iniciativa privada [...]" y que "el capital extranjero que venga a

vincularse con los destinos de México, debe gozar libremente de sus utilidades legítimas” (Medin, 1990:32). En consecuencia, durante el primer año de su sexenio, Alemán se entrevistó con el primer secretario de la embajada norteamericana para ratificar su lealtad y adelantar la petición de solicitud de apoyo económico al gobierno de Estados Unidos para que México lograra la industrialización. El empréstito de 1,577 millones de dólares lo solicitó al Banco de Exportaciones e Importaciones y al Banco de Reconstrucción y Fomento, instituciones que lo condicionaron a la entrega de un reporte pormenorizado de la situación económica del país, así como del plan de promociones futuras a que se aplicaría el crédito solicitado. El reporte lo elaboró Ramón Beteta, secretario de Hacienda, en colaboración de los directores de Nacional Financiera y del Banco de México con el título inofensivo de *Proyecto de inversiones del Gobierno Federal y de las dependencias descentralizadas para el sexenio de 1947-52*, sin embargo por su contenido e intenciones fue renombrado por Lombardo Toledano como “Guía del imperialismo yanqui para la dominación económica de México”. Según Toledano, el documento delataba la situación de los principales sectores estratégicos de la economía nacional, como el petróleo, la electricidad, el transporte y la industria siderúrgica, entre otros, además de informar sobre la imperiosa necesidad del préstamo para reactivar la economía y propiciar el desarrollo del país. Al final, los bancos sólo prestaron 150 millones de dólares, diferidos en seis partes, cada una de 25 millones al año y con un interés del cuatro a cinco por ciento anual. Este evento inauguró la política de la “buena vecindad” que caracterizó a este gobierno y que, en realidad, significó la apertura a las inversiones y empresas de Estados Unidos en el país, así como el comienzo del endeudamiento económico (Toledano, 1998 y Gomezjara, 1979).

Para Alemán, la actividad turística siempre fue importante, porque consideró que las divisas por concepto de turismo permitirían el desarrollo industrial y agrícola del país, pero sobre todo porque incrementaría su riqueza²; por tal motivo, realizó varias obras al respecto como la primera Ley Federal de Turismo y fundó el primer centro de enseñanza turística en México; no obstante, la de mayor trascendencia fue la construcción del Acapulco turístico. Durante su campaña electoral señaló que:

Este hermoso puerto de Acapulco, por su experiencia y por las excepcionales condiciones de abrigo que ofrece a las embarcaciones, debe ser asiento de toda suerte de industrias conexas con las embarcaciones marítimas, y a ese fin deben darse facilidades a los inversionistas para que las establezcan y desarrollen, con amplia visión y con el propósito de incrementar la economía nacional, en beneficio del país, convirtiendo este lugar en una gran urbe y uno de los centros más importantes del turismo nacional e internacional. No nos basta con que se hayan construido grandes hoteles, ni con que haya algunos fraccionamientos residenciales, se requiere que la población se modernice en sí misma, que cuente con todos los servicios de que disfrutaban las grandes ciudades del mundo, con parques y paseos públicos, con teatros, con escuelas, con hospitales y clínicas, fundamentalmente con la terminación de las obras de abastecimientos de agua y de

saneamiento, todo dentro de un plan de desenvolvimiento que a la par que estimule la industria del turismo, sea una fuente de riqueza nacional, mejore las condiciones de vida de los vecinos del puerto (Palpitaciones porteñas, 1945e).

Acapulco tenía ventajas competitivas con respecto a otros lugares, incluso con Veracruz, lugar de nacimiento del presidente: cercanía y comunicación con la Ciudad de México, localización y conformación de la bahía que protege al puerto de huracanes y mar abierto, estabilidad en la temperatura del agua, amplias playas, reconocimiento como puerto a nivel mundial y, posiblemente lo más importante para Alemán, amplias zonas deshabitadas, de alto potencial turístico y con facilidad para su expropiación. Durante su sexenio, Miguel Alemán expropió 11 ejidos: Pie de la Cuesta, Jardín, Santa Cruz, Progreso, Placer, Garita, Icacos, Veladero, Cruces, Marqués y Revolcadero (Palpitaciones porteñas, 1947). Krauze (1999:56-57) afirmó que:

El turismo era una actividad prioritaria para Alemán. Antes de su gestión, Acapulco era poco más que un risueño y tranquilo puerto enmarcado por el viejo fuerte de San Diego, y unos cuantos hoteles de tradición española o estilo colonial californiano. Alemán “revolucionó” Acapulco. Construyó el aeropuerto, urbanizó –con abuso de los campesinos, según se decía- la bahía aledaña a Puerto Marqués, y amplió la gran calzada panorámica que circunda la bahía. Acapulco comenzó a llenarse de modernos hoteles y un ambiente cada vez más internacional que presagiaba la época del *jet set*.

El presidente despojó a los pobladores de sus terrenos e inició la construcción de la infraestructura urbana con el fin de incrementar el valor del suelo y de dividirlo para un uso turístico e inmobiliario y, así, convertir al puerto en el principal centro turístico de litoral de México. Rescató el plano regulador que realizó el arquitecto Carlos A. Contreras, durante el gobierno de Pascual Ortiz Rubio, para utilizarlo como base, más no como definitivo porque lo modificó de acuerdo con sus intereses. Al decir de Héctor Romero (1991:6): “Es en esa etapa de la vida de México cuando, ante el mundo, Acapulco institucionalizó su fisonomía como emblema turístico de México; un Acapulco al que el Presidente Alemán dotó de una primera e importante infraestructura urbana”. Alemán fundó la compañía constructora denominada La Joya de Acapulco la que compró, entre otros terrenos, los aledaños a la desembocadura del río Amates (actual glorieta de la Diana), ahí construyó un edificio que sería un centro comercial; no obstante, posteriormente, la cadena hotelera *Hilton* se interesó por el inmueble y lo adaptó como hotel que inauguró en 1959. Asimismo, Alemán construyó su residencia en playa Pichilingue en la bahía de Puerto Marqués.

El Club de Yates se inauguró el 19 de diciembre de 1955 por iniciativa de Lew Riley, Juan M. Salcedo, Anacleto Martínez, Albert B. Pullen, Enrique Shondue, Alonso de Regil, Carlos Barnard, Wolfgang Schoenborn, Concepción y Billy Hudson y José Iturbide. La obra la realizaron los arquitectos Mario Pani y Enrique del Moral y se construyó entre playa Larga y playa Tambuco en la

península de Las Playas, en un terreno de 1000 m² que vendió José de la Vega a Riley. Al año siguiente, el Club recibió el evento de la Regata de San Diego, y, en 1968, se designó como sede para las Olimpiadas de México. De manera evidente, Mario Pani fue el arquitecto predilecto de Miguel Alemán ya que le otorgó la concesión de las obras de mayor envergadura de su sexenio³, en Acapulco se encargó de la Comisión de Planificación Regional, con el objetivo de regular el uso de suelo y la expansión de la ciudad, así como para realizar una zonificación del espacio según el tipo de actividad económica, a saber, la turística en la bahía de Santa Lucía, la marítima e industrial en Puerto Marqués y en la Laguna Negra, y la pesca y la agricultura en la Laguna de Coyuca (Armella, 1993). Al final, el proyecto no se realizó, no obstante, Pani dejó huella de su estilo arquitectónico en el aeropuerto de Pie de la Cuesta, el condominio Los Cocos, el hotel Condesa del Mar y Pozo del Rey, el Club de Yates y las casas particulares Villa Montemar y Casa Montes, además del decorado del hotel El Presidente (Rosado, 2003).

Para la dotación de servicios e infraestructura urbana, Miguel Alemán encargó la tarea a Melchor Perusquía⁴ presidente de la Junta Federal de Mejoras Materiales (JFMM) quien, desde el gobierno de Ávila Camacho, mostró un interés particular en el puerto. Según Adame (1950), solicitó a Ramón Beteta, subsecretario de Hacienda, que le comunicara al presidente Ávila Camacho su intención de realizar un plano regulador de urbanización de Acapulco para un período aproximado de veinte años, posiblemente para que lo aprobara y otorgara el respectivo apoyo económico. En aquel entonces, Acapulco carecía de los servicios urbanos básicos como luz, agua y drenaje, así como el equipamiento para la actividad turística, en particular, de hoteles. El plano regulador se aprobó por decreto presidencial el día 13 de noviembre de 1945 y, un año después, la JFMM ya tenía en su poder ocho mil hectáreas en el anfiteatro y bienes materiales por trescientos millones de pesos⁵. En 1948, se constituyó la Comisión Administradora de Terrenos de Acapulco (CATA) con el fin de planificar, lotificar, fijar precios y condiciones de venta de terrenos; la comisión se integró por tres miembros: Melchor Perusquía como representante de la JFMM, Ignacio Bernal por parte de la Secretaría de Bienes Nacionales, y Enrique Pasta de Nacional Financiera, personas que a su vez nombraron a Alonso del Regil como gerente de la misma (ídem.).

Perusquía, a través de la JFMM, construyó la avenida costera Miguel Alemán desde la base naval de Icacos hasta Caleta (con el alumbrado respectivo y la ornamentación de palmeras), la Gran Vía Tropical, la carretera Escénica y la calle de la Garita a la fuente de la Diana; realizó la alineación, pavimentación o empedrado de calles con banquetas y alcantarillado; erigió el aeropuerto de Pie de la Cuesta y el Internacional de Plan de los Amates; remodeló el Jardín Álvarez (ídem.). Asimismo, la Junta intervino en la instalación de colectores de aguas negras y el mejoramiento de la red de agua potable; construyó el edificio comercial de Caletilla y un estacionamiento con capacidad para 640 vehículos, el Hospital Civil, la oficina de Turismo, el Palacio Federal, 178 casas

para ejidatarios de terrenos expropiados, el estacionamiento de Playa Hornos para 80 autos y la planta termoeléctrica de Vista Alegre (Oteiza, 1973).

La introducción de agua potable fue una obra de gran envergadura iniciada por Emilio Portes Gil años antes, sin embargo, ante el reducido presupuesto no se realizó con el material y las condiciones adecuadas. En 1945 se sustituyeron 31 kilómetros de los 51 de la red de tubería, se rectificaron once kilómetros en trazo original, se construyeron 32 sifones de metal, a diferencia de los existentes que eran de cemento, se amplió la red a lo largo de toda la avenida costera; se hicieron sistemas de riego para los camellones de la avenida, los jardines Álvarez, el de Tlacopanocha y el parque del Malecón. Se introdujo el agua a los barrios La Fábrica y los Naranjos, la distribución en la península de Las Playas y en la zona urbana del ex-ejido El Jardín y se conectó el sistema de agua potable del Fraccionamiento Club Deportivo. También se construyeron los tanques de almacenamiento La Suiza, el del cerro San Martín, el de La Cima y el Mogote; éste con una capacidad de once millones de litros para garantizar el servicio normal hasta por cinco días en caso de contratiempo. Además se realizó la perforación de siete pozos profundos en el margen derecho del río La Sabana en Cayacos, para extraer agua y enviarla al tanque de Puerto Marqués y después, a través de bombeo, hacia el tanque la Bandera con una capacidad para 10,000 m³ y a una altura de 266 msnm; este sistema proporcionó en promedio 280 litros por segundo (Pellandini, 1990). En relación con la energía eléctrica, se aumentó la capacidad a 500 kilowatts más, pero ahora desde la termoeléctrica del poblado de Colotlipa; obras cuya concesión se otorgó a la empresa Eureka Techo Eterno. Esta empresa, con la intervención del gobierno federal, obtuvo de los Estados Unidos un préstamo de ciento cincuenta millones pesos para obras de urbanización y construcción de hoteles en Acapulco, dinero que pagaría el Ayuntamiento con un interés de dos por ciento anual en un periodo de 30 años (Palpitaciones Porteñas, 1945b).

Según Perusquía, la obra más importante de la JFMM en Acapulco fue la construcción de la avenida costera Miguel Alemán, "espina dorsal de la ciudad" como él la nombró. La obra se inauguró el 28 de febrero de 1949 y tuvo un costo de dieciséis millones de pesos que prestó el gobierno federal. Esta vía se construyó sobre la línea costera de la bahía desde la base naval de Icacos hasta la playa Caletilla en dirección oriente-poniente, motivo por lo que la Secretaría de Comunicaciones y Transporte tuvo que ceder a la Junta los caminos Acapulco-Icacos y Acapulco-Caletilla. La longitud de la avenida fue de 12 kilómetros y, en su mayoría, con una amplitud de 40 metros, repartidos en dos sentidos vehiculares de doce metros cada uno, el camellón central de seis metros y dos banquetas de cinco metros de cada lado. Para su realización fue necesario rellenar zonas de mar y barrancos, romper salientes de roca, suavizar curvas pronunciadas y construir dos puentes para cruzar los ríos Grande de Carabalí y el del Arroyo del Camarón. También se requirió desalojar los predios habitados en el tramo comprendido de Tlacopanocha

hasta Caletilla: en total 39, de los cuales 15 pertenecían al barrio Manzanillo y el resto a Lomas Montana; la intención fue sustituir la subida a la montaña por una carretera en las faldas de ésta con un corte casi al nivel del mar. Las personas afectadas fueron indemnizadas con una casa, las escrituras de propiedad y diez mil pesos para cada interesado (Adame, 1950). La costera, además de constituirse como una vía de comunicación entre los viejos y los nuevos espacios de crecimiento urbano-turístico, significó un cambio de enfoque en la construcción de caminos al que usualmente había en el puerto, ya que éstos se trazaban según el crecimiento y la necesidad de la población, en cambio la Costera se construyó en su mayoría en espacios no habitables, respondiendo a intereses ajenos a la comunidad y para necesidades futuras, en una especie de escaparate de “modernidad” (Revista Acapulco, 1950).

En la construcción de la vía se destruyó uno de los monumentos históricos más importantes de Acapulco, el único horno que había pervivido desde el siglo XVI, de los muchos que se utilizaron para cocer cal y edificar parapetos que protegían al puerto de la invasión de los piratas, además de los que se utilizaron para la construcción del Fuerte de San Carlos y el de San Diego (Luz, 1973). La primera etapa de la avenida se inauguró en 1949, y el boulevard recibió el nombre del general Nicolás Bravo, el que anterior a su ampliación se llamaba Andreu Almazán en un tramo y, en otro, Guadalupe Victoria; sin embargo, el nombre del general Bravo también se cambió por el de Miguel Alemán Valdés, en un acto de adulación por parte de Perusquía con el apoyo de la élite oligárquica local, a pesar de la controversia que suscitó (Hernández, 1991). Así, no sólo la posesión del espacio fue suficiente por parte de Alemán y su grupo de dejar huella en el puerto de su poder y despotismo, sino además perpetuarlo en el nombre de la principal arteria vial de Acapulco (Figura 3.1 y 3.2).

La antigua red de drenaje fue restaurada y ampliada para evitar la acumulación de aguas negras y consecuentemente el paludismo endémico, una de las enfermedades más frecuentes en el puerto. En complemento, se construyó un colector de aguas negras para captar el agua de todas las colonias alineadas a la avenida costera. La plaza Álvarez fue totalmente remodelada por la JFMM ya que el kiosco se derrumbó y en su lugar se construyó una fuente monumental, se removieron todos los puestos de comercio que se localizaban a su alrededor y se construyeron banquetas, jardineras y pérgolas, también se instalaron bancas y el sistema de alumbrado. En Caletilla para evitar el paisaje desagradable de los puestos ambulantes y las infecciones por la falta de agua y drenaje, se construyó un edificio comercial con servicios generales de regaderas, vestidores y sanitarios, así como un restaurante y una fuente de sodas en la terraza. La Junta también se hizo cargo de la construcción de los inmuebles escolares Manuel Ávila Camacho, Ignacio M. Altamirano y José María Morelos (Adame, 1970).

Figura 3.1. Acapulco: costera Juan Andreu Almazán, decenio de los treinta



Figura 3.2. Acapulco: costera Miguel Alemán y Malecón, 1953



En la medida en que el gobierno proporcionó importantes servicios, instalaciones y vías de acceso, también contribuyó indirectamente a modificar el valor de uso de suelo de las viviendas y de los espacios no habitados transformando el medio ambiente.

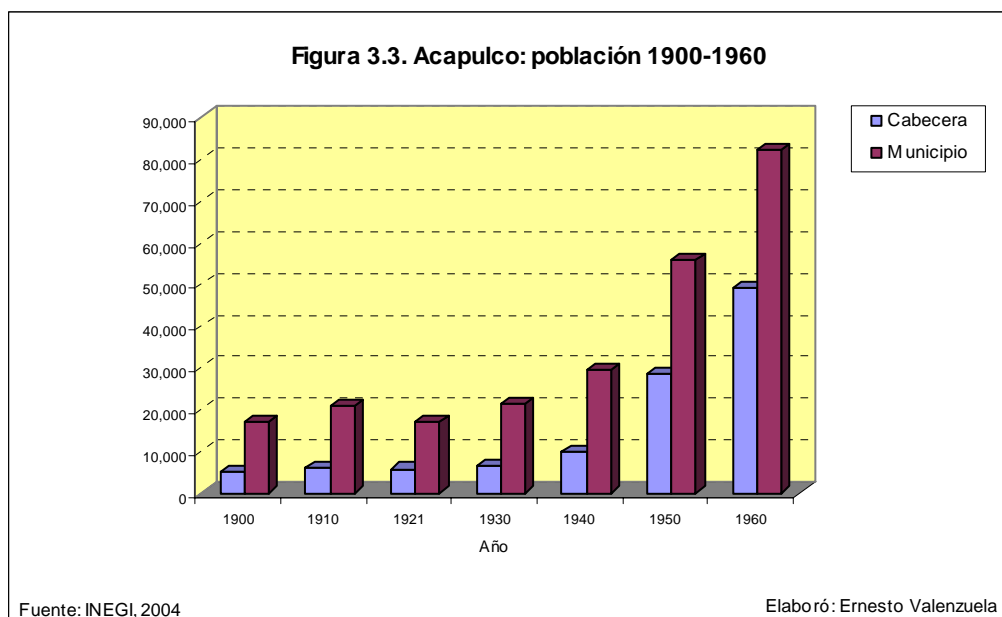
Uno de los proyectos más ambiciosos de Perusquía al frente de la JFMM fue la construcción de las granjas agrícolas en Puerto Marqués. Se construyó un camino más corto de comunicación entre Acapulco y Puerto Marqués ya que el existente, además de largo, por subir la Cima y bajar por Las Cruces, estaba en mal estado y era inseguro; pero también porque parte de la comunicación a la bahía del Marqués se hacía por vía marítima. Ante una obra de tal magnitud y alto costo, el gobierno de Miguel Alemán alegando falta de fondos, llegó a una negociación con Manuel Suárez para que éste realizara el camino a cambio de la concesión de los terrenos a ambos lados de la carretera, en la cornisa Icacos-Puerto Marqués. Suárez, en coordinación con la JFMM, construyó el camino para facilitar el tránsito y disminuir el tiempo de recorrido, con un corte en la falda de la montaña que ascendía con vista hacia la bahía y descendía frente a Puerto Marqués. La carretera Escénica, nombre con el que se bautizó, tiene una longitud de ocho kilómetros seiscientos metros y va desde la playa Revolcadero hasta Icacos. La JFMM también construyó los caminos de entronque entre la avenida costera y los hoteles Majestic, Américas y el Reforma Casa Blanca (Adame, 1950). Durante este sexenio, se construyeron los fraccionamientos Club Deportivo, Costa Azul, Mozimba, Balcones del Mar, Costa Brava, Vista Alegre, Hornos Insurgentes y Las Brisas. Flores y Wences (1992:64) afirman que:

En todos estos despojos disfrazados estaba presente la Junta "de Mejoras Materiales", que tenía al frente a Melchor Perrusquía^[sic], quien con el pretexto de mejorar el aspecto del Puerto y valiéndose de artimañas, operó para establecer una zona residencial en los terrenos pertenecientes a los ejidos "El Placer", "Progreso", y "Puerto Marqués^[sic]", ordenando el desalojo de los ejidatarios a través de la fuerza pública y escudándose en la elevada investidura con que lo facultó el gobierno federal en turno. Teniendo como base una especulación en gran escala, estableció un fraccionamiento con calles a medio trazar y deficientes servicios públicos, consiguiendo con ello únicamente elevar el valor de la tierra.

El aeropuerto de Pie de la Cuesta que funcionó durante ocho años, de 1946 a 1954, se sustituyó por el que se construyó en el ejido de Plan de los Amates con la categoría de internacional; el primero siguió en funcionamiento como alterno y para uso militar. Por último, el presidente Alemán constituyó la empresa gubernamental descentralizada Caminos y Puentes Federal de Ingresos y Servicios Anexos que construyó, entre 1950 a 1952, la primera autopista del país, de la Ciudad de México a Cuernavaca y más tarde de esta ciudad a Iguala; esta infraestructura permitió mejorar la seguridad y disminuir el tiempo para llegar al puerto y, ulteriormente en la década de los noventa, formar parte de la autopista del Sol con destino a Acapulco (Romero, 1983 y Oteiza, 1973).

3.1.2. El proceso de expropiación y el crecimiento urbano

A finales del decenio de los cincuenta, el proyecto del Acapulco turístico de Miguel Alemán era ya una realidad, perceptible no sólo en lo que se refiere a la infraestructura urbana y de servicios, en particular de la zona turística, sino también por el crecimiento de la ciudad debido al constante aumento de población. En una década el número de población casi se triplicó, porque paso de 9,993 en 1940, a 28,512 habitantes para 1950, y en 1960 se duplicó con 49,149 personas (INEGI, 2004) (Figura 3.3). El incremento de población fue resultado de la idealización de Acapulco en el imaginario de las personas, en especial, las que habitaban en zonas rurales o marginales de algunas ciudades, de migrar para conseguir un mejor trabajo y subsecuentemente, mejorar su calidad de vida. Debido a que no era una migración inducida y que la mayoría de las personas tenían un nivel adquisitivo bajo, se generaron diversos problemas, el principal fue el de la vivienda.



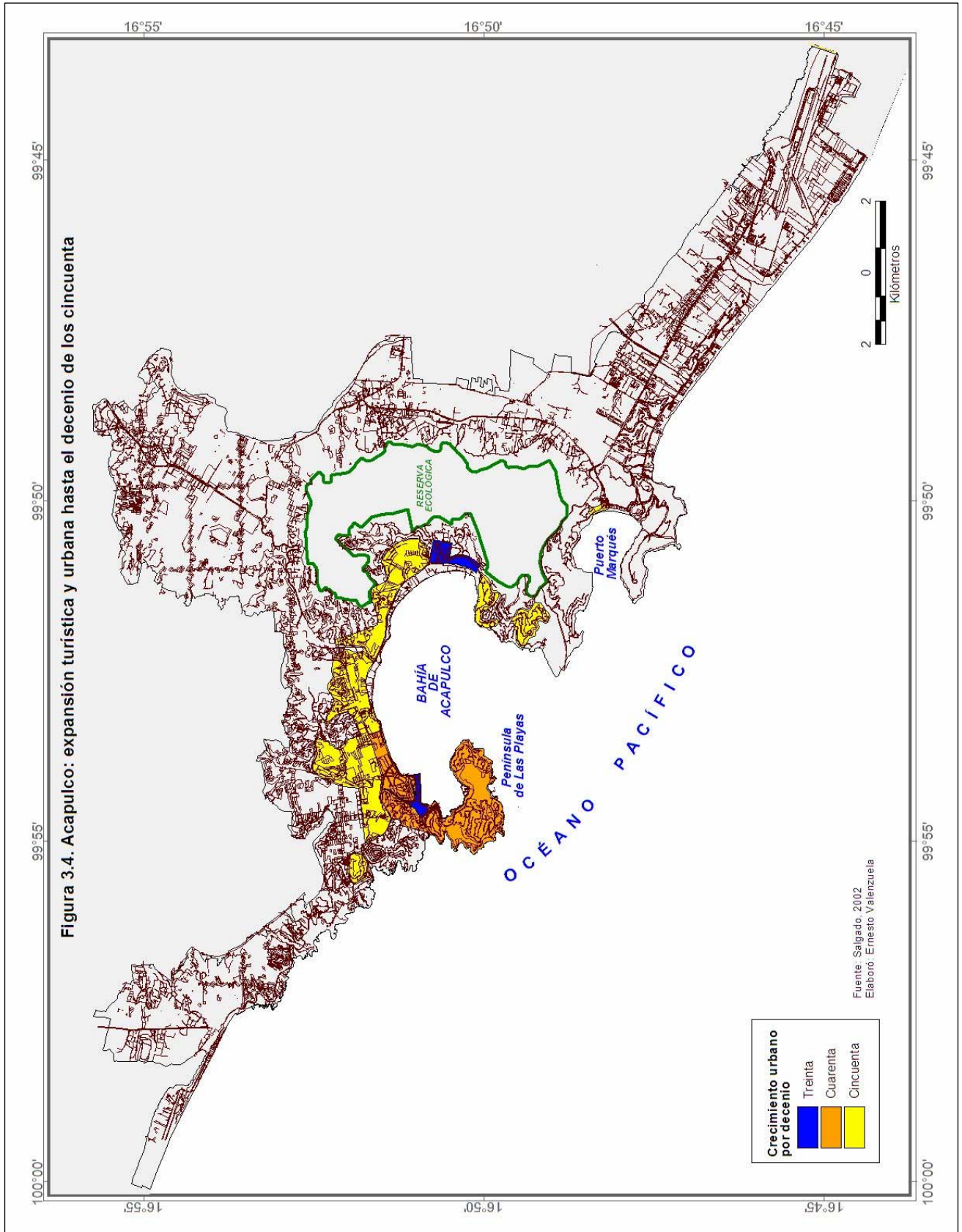
La expansión territorial trajo consigo que los tradicionales barrios que circundaban al Centro se incorporaran a éste y algunos se transformaran en colonias, sin la mínima planeación urbana. A estas colonias llegaron los inmigrantes estableciéndose en viviendas o habitaciones rentadas; la mayoría en completo hacinamiento; en otros casos, los arribados invadieron terrenos. En su obra *Urbanismo y desigualdad social*, David Harvey (1985:140) al respecto comenta: “[...] los pobres se ven obligados a vivir en viviendas de renta alta. La única manera en la que pueden superar esta contradicción es, por supuesto, la de ahorrar en la cantidad de espacio que consumen y hacinarse

en una superficie reducida. La lógica de este proceso indica que los grupos pobres se concentrarán en las zonas de renta alta cercanas al centro de la ciudad en condiciones de hacinamiento”.

La nueva configuración espacial producto de la expansión territorial de la actividad turística trajo como consecuencia una división espacial diferencial en diversos sentidos. El turismo originó la formación de espacios según el nivel adquisitivo de la población y la división territorial según la clase social de los turistas, así como la división entre las zonas habitacionales y las zonas de trabajo; segmentación que antes del desarrollo del turismo no existía en el puerto porque un único espacio (zona del Centro) tuvo ambas funciones. Hubo una revaloración del uso y del valor del suelo, revirtiéndose el criterio muy exiguo o inexistente cuando el uso determinaba el valor por el del valor que fija el uso, regla que impuso el turismo como parte de la dinámica del sistema capitalista. En específico, se agudizó la desigualdad entre los viejos y nuevos espacios de crecimiento urbano porque fue imposible favorecer la acción en un sector o territorio sin que al mismo tiempo esto significara una restricción en otros sectores o territorios.

La planeación de espacios para uso habitacional sólo se realizó en las áreas continuas a la zona turística, desde el Parque Papagayo hasta Icacos, en donde se desarrollaron diversos fraccionamientos, aunque éstos no eran para satisfacer la demanda de vivienda de los trabajadores, sino para los turistas y personas de alto nivel adquisitivo del puerto, y aunque no todos los fraccionamientos fueron residenciales, la mayoría de los trabajadores no pudieron adquirir un terreno, situación que propició el fenómeno del “paracaidismo” con la invasión ilegal de terrenos, primero en los alrededores del zócalo, más tarde, en las faldas de los cerros que circundan la bahía, y al final, por falta de espacio arriba de los cerros (Figura 3.4). Según Lozato (1990:80), respecto a la configuración urbana de Acapulco alude: "El continuo armazón de inmuebles en altura y las parcelas reservadas sobre todo a la clientela internacional acomodada contrastan muy claramente con un tercer núcleo urbano, situado al norte de la ciudad que abriga a la mayoría de la población autóctona [...]. La separación entre núcleos turísticos y núcleos urbanos nada o poco turísticos se hace muy aparente en el paisaje y la distribución de la población”.

Debido a que los espacios de asentamientos ilegales no tenían ningún tipo de servicios públicos urbanos en 1964, para mitigar el problema, se puso en marcha el programa denominado Unidades Vecinales, con el propósito de realizar obras públicas prioritarias en algunas colonias, en particular, de la dotación de agua potable, energía eléctrica y drenaje, así como la pavimentación de calles y la construcción de andadores y escalinatas. Además, el programa también contempló para cada unidad la construcción de un mercado, una escuela, una guardería y un parque (FIDEACA, 1980).



En general, las expropiaciones de terrenos ejidales que realizó Miguel Alemán se destinaron para uso turístico o alguna otra actividad de beneficio para él y sus allegados, como la de Puerto Marqués o Cumbres del Llano Largo; no obstante, ante la presión popular y para evitar conflictos sociales, expropió el ejido Progreso y parte de éste lo fraccionó en aproximadamente dos mil lotes con precios al alcance de la clase trabajadora (Pasta, 1981).

Puerto Marqués

En 1945, la JFMM solicitó al Departamento Agrario la expropiación del Marqués y de Puerto Marqués, debido a la necesidad de realizar obras proyectadas según el plano urbano regulador. En consecuencia, el Departamento Agrario realizó una inspección a la zona y detectó que de 98 hectáreas, 17 se ocupaban para sembrar maíz y ajonjolí o tenían huertas de frutas y verduras. Las hectáreas agrícolas estaban disgregadas y eran arrendadas a campesinos del ejido colindante denominado La Zanja, porque la mayoría de sus propietarios se dedicaban a actividades turísticas o a la pesca en la playa Revolcadero. El Departamento convocó a los ejidatarios a una asamblea en la que propuso como indemnización un terreno de quinientos metros cuadrados cercado, una casa habitación con valor de diez mil pesos y una cantidad similar en efectivo para cada dueño, propuesta que fue aceptada por la mayoría, a excepción de cuatro ejidatarios que solicitaron quedarse con el terreno de sus huertas (Martínez, 1999). La mayoría aceptó el convenio porque según Gomezjara (1979) las autoridades expulsaron a los nativos a golpes de culata, incendiaron sus casas y uno que otro rebelde apareció colgado a manera de escarmiento.

En 1949, el presidente Miguel Alemán resolvió a favor de la JFMM la expropiación de 624 hectáreas de los ejidos del Marqués y Puerto Marqués. Posteriormente, la Junta fraccionó el terreno en granjas de seis hectáreas cada una y las equipó con pozos artesianos, electricidad, cercas de alambre y callejuelas pavimentadas, además de veinte lotes residenciales frente al mar, todos para su venta. Los principales compradores fueron políticos, autoridades, banqueros, empresarios⁶ y hasta extranjeros, a pesar de que la ley prohíbe que éstos adquieran propiedades en una franja de 50 kilómetros inmediata a la costa. La compra-venta fue posible porque Antonio Espinosa de los Monteros, director de Nacional Financiera (NAFIN) y dueño de una granja, autorizó que esta institución interviniera como fiduciaria. Entre los extranjeros destacó la participación de Paul Getty quien, con la ayuda de Perusquía, logró que el presidente Alemán autorizara la venta de un terreno de 654,764 metros a un precio simbólico, lugar en el que la Compañía Impulsora de Revolcadero construyó el hotel *Pierre Marqués* con una inversión de más de cinco millones de pesos (Martínez, 1999 y Gomezjara, 1979).

Según el proyecto de Melchor Perusquía, las granjas de Puerto Marqués servirían para realizar una agricultura de legumbres para abastecer a la ciudad de Acapulco y así sustituir la carga de los

treinta camiones diarios que llegaban al puerto. El terreno de todas las granjas fue cercado con alambre con la intención de tener una sola entrada y salida y evitar el libre tránsito de extraños. Se construyó una red de caminos en el interior, más de 19 kilómetros en total, para que el frente de cada granja tuviera acceso. El costo de cada granja fue de 90 mil pesos con facilidades de pago, esto es, 15 mil de enganche y cinco anualidades de la misma cantidad, sin interés alguno. El proyecto también contempló la comunicación entre la laguna de Tres Palos, la del Marqués y el mar (Adame, 1950).

En general, el proyecto fracasó a pesar de su planeación e inversión ya que la mayoría de las granjas permanecieron sin cultivar, a excepción de las de Miguel Alemán, Alejandro Gómez y Melchor Perusquía, y otras que se acondicionaron como viveros. En 1960, el presidente municipal Jorge Joseph intentó devolver la tierra a los campesinos porque habían permanecido sin trabajar por más de veinte años, y según la ley de Tierras Ociosas podían otorgarse en alquiler o aparcería por uno o tres años agrícolas; así, Joseph restituyó la tierra a sus dueños originales, pero tres días después el general de la 27ª zona militar, Álvaro García Taboada dio la orden al presidente municipal Jorge Joseph, quien apoyó la invasión, para desalojar el área a 930 familias y desaparecer lo que se pretendía que fuera la colonia Regeneración. Lo único que el presidente municipal evitó fue que los puestos de comercios cercanos a la playa no se derrumbaran y que se reconociera a sus propietarios (Gomezjara, 1979). Según David Harvey (1985:181), en la lucha por el espacio, el rico posee poder político y económico para impedir la invasión de su territorio mientras que es poco probable que al grupo socioeconómico inmediatamente inferior a éste se le considere tan inaceptable en su conducta como ocurre con el grupo más pobre.

Cumbres del Llano Largo

En 1948, vecinos de Cumbres de Llano Largo solicitaron al gobernador Baltasar Leyva la dotación de tierras, quien turnó la solicitud a la Comisión Agraria. Un año más tarde, la Comisión realizó un censo y determinó que habitaban la zona 173 personas, pero únicamente nueve cumplían los requisitos para obtener tierras. La Comisión aprobó la dotación, pero el Consejo Consultivo Agrario rechazó la petición debido a que se violaba el artículo 51 del código agrario porque el número de beneficiarios era menor a veinte personas, juicio que también ratificó el presidente Alemán. No conforme con esta acción, el gobernador Leyva en colaboración con la empresa Aburto, S.A.⁷ cometió acciones de represión contra los habitantes: la primera fue incendiar el poblado de Cumbres de Llano Largo para deshabitar el área; la segunda, desalojar a los colonos que habitaban en la franja de 20 metros de la carretera Escénica con el pretexto de ampliar la vialidad y construir un camellón. La compañía Aburto tenía un gran poder ya que sus propietarios eran Enrique Palacios, yerno del entonces secretario de Gobernación y posterior presidente de México, Adolfo Ruiz Cortines y de Raúl Caballero, futuro gobernador de la entidad (1957-1961). La

compañía también se apropió de los terrenos de las playas Guitarrón, Playita y Playuela que obtuvo con el apoyo de Ángel Magallón, comandante de la base naval de Icacos, y del soborno a los magistrados de la Suprema Corte de Justicia para que otorgaran el veredicto a su favor (Gomezjara, 1979).

En 1952 los vecinos volvieron a solicitar la dotación de tierras al gobernador Alejandro Gómez, pero éste rechazó la solicitud, ahora no por el número de beneficiarios, en total 82, sino porque según él dentro del radio de siete kilómetros del núcleo gestor no existían fincas legalmente afectables (Martínez, 1999). Posteriormente, fue asesinado el líder del poblado y la fraccionadora se adueñó de las 1,046 hectáreas de Cumbres de Llano Largo y la empresa Aburto trató de legalizar la propiedad a través de la manipulación de las autoridades municipales con un préstamo de un millón de pesos para realizar obras públicas. Las autoridades en correspondencia concesionaron parte de la propiedad y Enrique Palacios tomó posesión de todo el predio, acción que provocó la indignación y el reclamo de los habitantes. En un acto infame, Palacios sólo devolvió diez hectáreas y el resto lo dividió y vendió como parte del fraccionamiento Las Brisas a artistas, políticos y empresarios como la familia Trouyet, Enrique Parra Hernández, Raúl Bailleres, Dolores del Río, Pedro Armendáriz, Rogelio de la Selva, Melchor Perusquía, Alberto R. Limón, Octaviano Longoria, Rafael Blumenkron, Caballero Aburto, Bruno Pagliai y Fanny Bessudo, entre otros (ídem.). El español Juan March Ordinas⁸ compró a Manuel Suárez un terreno ubicado en las faldas del cerro, desde la carretera Escénica hasta la costa rocosa, por dos principales razones: la vista y la brisa. March constituyó la compañía Propiedades del Monte para construir el Club Residencial Las Brisas.

En 1972, los ejidatarios retomaron su lucha por la reivindicación de sus tierras; sin embargo, el presidente Luis Echeverría sustituyó estos terrenos por otros, semiáridos y pedregosos, y constituyó un fideicomiso para la construcción de un hotel ejidal que se denominó Brisamar y algunas instalaciones turísticas. En resumen, el Acapulco turístico se construyó a costa de un proceso de expropiación ilegal que se encubrió con el fundamento de “bien de utilidad pública”, cuando en la realidad fue para utilidad privada. En este sentido Luz (1973:96) afirma que:

[...] nuestro solar patrimonial se lo repartieron unos cuantos vividores que se autonomban revolucionarios y su cauda de achichincles incondicionales apátridas prestanombres, en cínico y descarado monipodio, seguidos de una chusma de famélicos advenedizos de todos los confines del país y aún extranjeros; cual fantasmagórica manga de acridios, que en atropellada y desesperada arrebatía, se apropiaron y siguen adueñándose de todo lo que tenga forma, sin importarles que tenga dueño.

La consecuencia fue la construcción de un Acapulco Moderno, escenario y montaje para la actividad turística, y el surgimiento del Acapulco marginal en lo alto y atrás de las montañas, en el centro, en la península de Las Playas y, también muy cerca de la zona turística, aunque encubierto por los grandes hoteles para evitar un paisaje desagradable. El desigual desarrollo que se acentuó con la actividad turística, produjo mayor segregación espacial en el puerto y en la región circunvecina.

3.1.3. Epílogo

Fueron diversos los calificativos adjudicados a Miguel Alemán Valdés durante y después de su sexenio presidencial, el más sonado fue el “arquitecto del México moderno”. El extremo fue tal, que según Romero (1983:11), “con Alemán, se superaron actitudes derrotistas. Se expulsaron seculares complejos de inferioridad [...] y el mexicano descubrió que podía enfrentarse a problemas mayúsculos y resolverlos con eficacia”. El alardeo de su personalidad, carisma y diplomacia, unido a su particular interés de enriquecimiento impulsó el Acapulco turístico a nivel internacional, en principio con la instalación de oficinas de promoción en Estados Unidos y también porque orquestó un gabinete con personas clave que apoyarían económicamente el proyecto, pero además, porque la simple presencia de algunos, en particular de los artistas, era ya una promoción y carta de recomendación.

El gobierno de Miguel Alemán adquirió también un barco que denominó El Sotavento que permaneció en Acapulco y se utilizó para realizar eventos y recibir invitados especiales, porque según Guajardo (1995), Alemán percibió que el clima tropical, la belleza del puerto y el ambiente de tranquilidad eran propicios para conservar buenas relaciones o lograr favorables acuerdos. En la difusión internacional del puerto se organizaron eventos de pesca deportiva, regatas de veleros desde San Diego, California y torneos de Sky acuático. Una más de las situaciones que favorecieron la labor de promoción fue la llegada de muchos actores, artistas, músicos y deportistas a Acapulco, ya sea para pasar sus vacaciones o para filmar una película o realizar algún espectáculo. Así, el puerto de Acapulco ocupó un lugar importante en los espacios de sociales y de la farándula de los principales periódicos, revistas y de las noticias televisivas.

Después de su periodo presidencial, Miguel Alemán Valdés mantuvo la relación con Acapulco, ya que había logrado expandir sus negocios en el puerto, principalmente en el ramo hotelero, pero también porque su agilidad política permitió su continuidad en diversos cargos públicos del sector turístico que favorecieron la consolidación del destino turístico y su futuro deterioro. En resumen, el balance del gobierno alemanista en el plano turístico se puede sintetizar en: la entrada masiva de capital estadounidense, el fortalecimiento de la burguesía gobernante, la corrupción administrativa y la realización creciente de negocios particulares subsidiados por el Estado. Medin (1990), al

respecto opina que “la política se da en función de sus intereses económicos y su labor económica tiene trascendencia política”. Al decir de Gomezjara (1979:138), para Acapulco, significó:

[...] despojo y represión constante a los campesinos, migraciones rurales masivas en dirección a una ciudad “moderna” y lujosa, impulso al turismo como sinónimo de desarrollo a costa de la supresión de los ejidos alrededor de la bahía de Acapulco y de la industrialización regional. Mejoramiento del puerto no para beneficio de sus pobladores, sino para eliminar los malos olores, las vistas deprimentes o las incomodidades que pueden molestar a los turistas millonarios. A la larga, los beneficiados se reducen al pequeño círculo de empresarios mexicanos ligados al capital norteamericano.

La opinión del balance de las obras de Miguel Alemán en Acapulco es divergente y en la mayoría de los casos es resultado de una posición e intereses económicos o políticos que en su momento fueron o no apoyados. Por ejemplo, Luís Ríos, agremiado del Partido Institucional Revolucionario y que, en una ocasión, se postuló como candidato para la presidencia municipal de Acapulco, tiene una opinión favorable porque, según él, Alemán convencido de las posibilidades de emprender para el puerto una era insospechada, cimentó la más moderna de las industrias, la del turismo, para inyectar vida económica y para establecer con el mundo relaciones humanas acordes con el progreso, la técnica y la cultura de la época (Ríos, 1969). Un criterio opuesto es el de Rubén Luz que expresó que, “a partir de 1947, el país cayó en manos de un neoporfirismo organizado [...] ¿Las pruebas?; que expliquen ¿cómo se hicieron millonarios en Acapulco los “revolucionarios” advenedizos Trouyett, Alemán Valdés, Perrusquía^[sic], Manuel Suárez, Juan Aburto Palacios, Gilberto R. Limón y demás etcéteras?” (Luz, 1973:96). Por su parte, Ricardo Garibay cuestionó: “¿Cuál ha sido y es de veras el papel de Alemán en Acapulco? Hay nubes de anécdotas y chismes secretos sobre Míster Amigou. ¿Tan nefasta habrá sido, en verdad, su existencia para esta población?” (Garibay, 2002:24).

Evidente fue la expansión territorial no sólo del turismo, sino también del núcleo urbano por el fenómeno de migración que la actividad produjo. La revaloración y conquista del espacio, que a su vez ocasionó entre otros fenómenos el cambio de actividades, el despojo a través del citado proceso de expropiación, la invasión ante la necesidad y la avaricia y la formación, sino de dos Acapulcos, de uno con importantes contradicciones. Indudable fue la construcción del espacio turístico producto, por lo menos, de una exigua planeación y de los intereses de particulares en su afán por obtener los mayores beneficios del cual no estuvo exento Alemán y su grupo de poder, ya sea por la vía legal o ilegal. El resto del espacio en cambio surgió y fue producto de la improvisación y las necesidades de la población residente; se constituyó como el espacio de la mano de obra y contenedor de los problemas que, más que resolver, el turismo agudizó.

3.2. La internacionalización (1952-1970)

A partir del decenio de los cincuenta, el nombre de Acapulco figuró como un importante destino de litoral tanto a nivel nacional como internacional, situación que se consolidó cuando en 1969, ante el triunfo de la revolución cubana, la isla dejó de ser el casino de diversión de los turistas, preferentemente de Estados Unidos (Campodonico y Nerys, 1980). Los turistas y los inversionistas dirigieron su atención hacia Acapulco, de tal manera que el puerto ganó los epítetos de “Perla del Pacífico” y el “Paraíso a las puertas de Estados Unidos” (Ramírez, 1986). Acapulco se convirtió, después de la capital nacional, en el lugar que recibió la mayor cantidad de turistas extranjeros en el país; para algunos se trató de uno de los lugares más interesantes de la nación y que su visita era más que suficiente para conocer México (Impulsora de Empresas Turísticas, 1969).

El sexenio alemanista fue, sin duda, el que generó un mayor desarrollo para el puerto, tanto por la infraestructura urbana y de servicios como por el equipamiento hotelero que se construyó. De una manera más planificada se inició la construcción de la zona turística que posteriormente se denominó Acapulco Moderno, ahora Dorado, por parte de la JFMM bajo la dirección de Melchor Perusquía y el apoyo del presidente Miguel Alemán. La zona Moderna sustituyó a la del Centro y La Quebrada y se consolidó a partir de los años cincuenta hasta los ochenta, decenio en la que ya eran visibles los problemas de deterioro ambiental, conflictos sociales (invasiones de terrenos, ambulante, delincuencia), saturación de espacios, sobreoferta de hospedaje y, en consecuencia, la disminución del arribo de turistas, en particular de los extranjeros.

3.2.1. Acapulco también es México

Después de su periodo presidencial, Miguel Alemán Valdés conservó sus vínculos en el sector turístico y estuvo pendiente de la consolidación de Acapulco, ya que el puerto fue una de sus múltiples bases de enriquecimiento, pero además porque aún conservaba importantes negocios y otros que estaba por iniciar, por ejemplo construyó en asociación con Melchor Perusquía el hotel MarPer en parte del terreno que compró el gobierno federal a la firma Henry Kastan y Compañía para construir el Palacio Federal en el centro de la ciudad. Posteriormente con Emilio Azcárraga construyó el hotel Ritz, además de que fundó la cadena hotelera Continental e instaló una sucursal en el puerto (Cazes, 1980 En: Ramírez 1986). La popularidad de Alemán durante su sexenio en la clase social media y alta, así como en el naciente sector industrial y bancario, propició la idea por parte de éstos o de él, de su reelección o ampliación de su periodo presidencial, en este sentido Alejandro Carrillo afirma que: “Alemán se había engolosinado con el poder y se creía el hombre de la providencia”; sin embargo, la propuesta se quedó en eso y Alemán tuvo que ceder su lugar a uno de sus más cercanos colaboradores, Adolfo Ruiz Cortines, secretario de Gobernación durante su gobierno (Medin, 1990:162).

La sucesión presidencial suponía para Alemán y sus seguidores, la continuidad o el apoyo de Ruiz Cortines a los proyectos que se habían realizado en el sexenio anterior, ya que Ramón Beteta e importantes personalidades del puerto como Guillermo Álvarez, Roberto Palazuelos, Julio García Estrada y varios hoteleros formaron el comité Pro-Ruiz Cortines de apoyo para su candidatura (Guajardo, 1995). Sin embargo, ésto no sucedió por la enemistad de Ruiz Cortines con Miguel Alemán y su grupo de poder, entre ellos el gobernador de Guerrero, Alejandro Gómez Maganda quien, en 1954, fue destituido del puesto. Al respecto, Parra (1997:67) afirma que: “si el gobernador es del mismo grupo del nuevo presidente, es de esperarse apoyo financiero y político, de lo contrario, enfrentará dificultades extremas si no cuenta en el gabinete presidencial con alguien que lo apoye”.

Esta situación fue perceptible desde la campaña electoral porque cuando el candidato visitó Acapulco, el comité de apoyo le presentó el proyecto para mejorar el destino turístico, en él se proponía la construcción de la autopista desde México y la conexión por ferrocarril con esta ciudad, la edificación de un puerto comercial en Puerto Marqués para que la bahía de Santa Lucía se destinara específicamente para el tráfico turístico, además de una unidad habitacional para los trabajadores de la zona industrial. Al final de la presentación, el comentario de Ruiz Cortines en relación con las casas de los trabajadores sintetizó su punto de vista no sólo del proyecto, sino de la política turística que Miguel Alemán había realizado; él dijo: “qué bueno que ustedes se están acordando de los mexicanos, porque Acapulco también es México” (Guajardo, 1995:46).

A pesar del comentario del candidato que originó una campaña negativa para el puerto, el comité volvió a insistir cuando Ruiz Cortines era ya presidente, con la intención de que éste restituyera el favor por la campaña y los votos. La respuesta del presidente al respecto fue: “bueno señores, ya el gobierno Federal hizo mucho por Acapulco, ahora les toca a ustedes: ¿Qué van a hacer?” (Guajardo, 1995:46). Esta declaración confirmó una vez más la negativa de apoyo a proyectos de desarrollo turístico en Acapulco, porque además el presidente consideraba imprudente sostener la economía de una región o de un país, en el predominio absoluto de una actividad por productiva que ésta fuera. En su periodo sólo ordenó a Carlos Lazo, secretario de Gobernación, el mantenimiento normal de la carretera y un trazo nuevo en algunos tramos, además de que realizó un libramiento vial que cruza la ciudad para unir las carreteras de México con la que llega a Zihuatanejo y lleva su nombre. Así el gobierno rompió con los lazos de conveniencia alemanista, pero además enfatizó en poner fin a la amplia corrupción del régimen anterior (Suárez, 1987 y Jiménez, 1993).

No fue sino hasta el sexenio de Adolfo López Mateos cuando Miguel Alemán retomó su participación en el gobierno, ya que López Mateos llamó a él y a los seis ex presidentes para que

colaboraran en su gabinete. Alemán, tanto por conveniencia como por conocimiento, decidió trabajar en el sector turístico, decisión que aceptó el presidente. Entre sus principales acciones estuvo la transformación del Departamento de Turismo de la Secretaría de Gobernación en Consejo Nacional de Turismo⁹ por decreto presidencial y, en 1961, ocupó la presidencia de esta institución (trabajo que desempeñó durante 22 años, hasta su muerte en 1983). Entre sus principales colaboradores en el Consejo Nacional de Turismo estuvieron Miguel Guajardo Bonavides, Juan A. González Alpuche y Guillermo Moreno Buelna. Se le asignó por parte de la presidencia el título de embajador extraordinario y plenipotenciario ante los países que tenían relaciones diplomáticas con México. Este nombramiento inauguró la segunda etapa de la intervención de Miguel Alemán en la política turística del país y la de consolidación del puerto de Acapulco. Fernando Marti (1985) afirma que el presidente López Mateos creó el Consejo Nacional de Turismo para premiar la institucionalidad de Alemán, organismo que le permitió monopolizar las tareas promocionales y el presupuesto correspondiente a las mismas y enfocarlo a sus particulares intereses. En la práctica, su función podía resumirse en una sola palabra: Acapulco.

3.2.2. De los hoteles nacionales a las cadenas transnacionales

A medida que el turismo en Acapulco ganaba terreno, tanto en el sentido estricto de la palabra como en el aspecto económico, se incorporó un número mayor de personas a la actividad, la mayoría como empleados y una mínima cantidad como empresarios. Algunos españoles radicados en el puerto sustituyeron sus negocios comerciales por casas de huéspedes y hoteles, pero casi todos tuvieron desconfianza y dejaron el campo libre a inversionistas, principalmente de la Ciudad de México, y a una minoría de oriundos de clase media. Creció el número de hoteles familiares, en general, adaptaciones de casas con deficientes servicios, luego, su previsible destino fue desaparecer ante la creciente competencia de construcciones específicas para funcionar como hoteles, con innovaciones en el equipamiento y los servicios o descender de nivel en la oferta de hospedaje. Al respecto, Gomezjara (1982:13) comentó que: "los caciques no desaparecieron sino se transformaron en empleados de la burguesía burocrática empresaria apoderada del Estado o de las empresas transnacionales [...] turísticas".

El aumento de turistas ocasionó el aumento del número de habitaciones en hoteles en construcción vertical, situación que obligó a transformar la mayor parte del espacio en Acapulco, primero en la parte del Centro y en los barrios aledaños, posteriormente en la zona de La Quebrada y la península de Las Playas y, más tarde, en una expansión selectiva alrededor de la bahía, en las áreas de playa y los acantilados de los cerros, porque la ubicación de las habitaciones frente al mar fue el factor de mayor plusvalía que, entonces, sólo los hoteles de lujo ofrecían. Acapulco fue blanco de inversionistas nacionales y extranjeros situación que se intensificó con la llegada de las grandes cadenas de hospedaje, que no sólo afectaron a los pequeños y medianos

establecimientos, sino también a los más grandes y con mejores instalaciones, los hoteles del romance, como los llamó Francisco Escudero (1997), entre ellos El Papagayo, que cerró sus puertas el 15 de julio de 1972. La multiplicación de residencias secundarias y de grandes complejos hoteleros internacionales dio testimonio, por su densidad, de la notoriedad turística que el puerto iba adquiriendo.

Los hoteles construidos en los años treinta y que lograron pervivir, fueron objeto de diversas transformaciones para enfrentar la competencia de los nuevos hoteles, como fueron El Mirador que amplió sus instalaciones y el Flamingos que cambió de dueño y se convirtió en el lugar de hospedaje exclusivo para los artistas de Hollywood. El estadounidense John Hardin, millonario de Oklahoma construyó en el cerro de la Pinzona el hotel Casablanca, con el famoso centro nocturno *Ciro's* y el *Beachcomber*. Roberto Zúñiga y Daniel Sánchez se asociaron con Rodolfo Flores, agentes aduanales, para construir el hotel Caleta (1950), y Oscar Muñoz Caligaris construyó el hotel Boca Chica (1954), a pesar de las amenazas que recibió por parte de Maximino Ávila, dueño del islote de Caletilla (Figura 3.5) (Escudero, 1997).

Figura 3.5. Acapulco: hotel Caleta y su entorno, decenio de los cincuenta



Gilberto Guajardo¹⁰, colaborador cercano de Alemán, inauguró en 1947 el hotel Club de Pesca, edificio de doce pisos que construyó Gravioto y Benjamín Murillo cerca de Punta Sirena frente a Playa Larga, lugar que compartió más tarde con el Club de Yates. A diferencia del resto de los hoteles de la península, éste ofreció la ventaja de estar a unos metros del mar, además de tener un muelle con embarcaciones para pesca deportiva, lanchas rápidas y veleros, así como aire acondicionado en todas las habitaciones (Figura 3.6). Después, el hotel amplió sus instalaciones al otro lado de la avenida, con bungalows, jardines y una alberca y se construyó un puente para la comunicación de ambas secciones sobre la avenida Miguel Alemán. Más tarde, la expansión la continuó el hijo, Miguel Guajardo Bonavides (presidente de la Asociación de Hoteles de Acapulco 1959-1960), quien construyó en los terrenos aledaños el desarrollo náutico La Marina (Díaz, 1994 y Guajardo, 1995).

Figura 3.6. Acapulco: hotel Club de Pesca



Fuente: Guajardo, 1995.

A finales del decenio de los sesenta, Acapulco enfrentó el problema de la falta de habitaciones, en particular, de la categoría de lujo (antes AA, ahora cinco estrellas), situación de gran desventaja para el puerto frente a los destinos competidores del momento, principalmente de San Juan, Puerto Rico; Miami y Honolulu, Estados Unidos. La situación fue propicia para el ingreso de las cadenas de hospedaje internacionales estadounidenses a Acapulco¹¹, ya que también así lo exigieron las

aerolíneas extranjeras para volar al puerto, como lo confirmó, en 1967, el presidente de *Trans World Airlines* (TWA), Charles Tillinghast: "No estamos dispuestos a volar a zonas carentes de hoteles, pero al mismo tiempo, los buenos hoteles no se construirán al menos que haya aerolíneas con deseos de volar a esos lugares llevando clientes" (Campodonico y Nerys, 1980:133). La llegada de las cadenas transnacionales de hospedaje a Acapulco y el inicio de la formación de las cadenas nacionales significó diversos cambios en la estructura y organización del turismo en el puerto con un importante impacto espacial; Armand Mattelart refiere (1974:120-121):

Desde 1970, el ritmo de expansión de las cadenas de hoteles norteamericanos hacia el exterior sigue una progresión geométrica. Uno u otro nombre de las nueve más famosas cadenas de hoteles ya forman parte de la referencia casi cotidiana de la mayoría de los habitantes del Tercer Mundo: Hilton International, Loew's, Ramada Inns, Sheraton, Sonesta y Western International.

Ante el incremento de la demanda, los hoteles transnacionales resolvieron el problema con la construcción de hoteles con un mayor número de habitaciones al que comúnmente tenía los hoteles tradicionales, pero en espacios más pequeños, porque eran edificios de diez o más pisos y con más de cien habitaciones; por primera vez, un sólo hotel concentró el mismo número de cuartos de muchos hoteles pequeños y medianos del puerto. También se produjo un cambio porque todos estos hoteles se construyeron en la playa frente al mar, la mayoría en el área del Acapulco Moderno, hoy Dorado, formando una barrera de concreto tanto para la vista como para la brisa que se dirigía a las edificaciones al otro lado de la costera Miguel Alemán. La presencia de hormigón en las primeras líneas de la playa llevó en diversos litorales de uso turístico a la creación de "Manhattan marítimos", a la "marbellización" mediante la creación de una muralla continua de inmuebles altos en horizontales o en torres y cuyo simbolismo además de la modernidad representó el poder de las corporaciones capitalistas (Mesplier y Bloc-Duraffour, 2000). Lozato (1990:80) refiere que:

[...] el núcleo turístico principal en la bahía de Acapulco, se parece a los tipos de espacios costeros de los grandes centros tradicionales: la playa, de una anchura de unas decenas de metros, con sus establecimientos, está directamente dominada por los grandes hoteles internacionales del paseo marítimo lineal, apenas interrumpido por el viejo centro urbano y la zona portuaria (más o menos reservada a los yates de recreo), casi enteramente fagocitados por los barrios turísticos residenciales.

Los hoteles transnacionales tuvieron nuevos espacios de entretenimiento como albercas, bares y restaurantes, así como servicios especiales a la habitación, atención médica, renta de autos, cambio de dinero y la agencia de viajes; en muchos casos, a través del algún paquete de viaje se añadía el servicio de transporte aéreo, porque realizaban convenios con las aerolíneas o, bien,

porque el hotel era parte del mismo holding empresarial¹². Los nuevos hoteles cambiaron el concepto de hospedaje de la época para ofrecer algo novedoso por su arquitectura, organización y servicios y, sobre todo, porque coincidía con el estilo y tipo de confort de vida estadounidense (tres cuartas partes de los turistas extranjeros provenían de Estados Unidos); para complacer a sus huéspedes, en particular a los extranjeros, se trataba de hacerlos “sentir como en casa” en todos los sentidos, no sólo en el diseño y en el mobiliario de las habitaciones, sino también en el menú de los restaurantes o en el tipo de diversión que frecuentaban en sus países de origen como son los bares y discotecas. Se obligó a los empleados, en contacto con los turistas extranjeros, a hablar el idioma inglés y que los puestos de importancia, como la gerencia, estuviera a cargo de algún extranjero, situación que corroboró Ricardo Garibay (2002:21) en su crónica del puerto de 1977: “En Acapulco no hay gerentes mexicanos”. En consecuencia, se fue construyendo un espacio de consumo de acuerdo con las formas de vida y necesidades del exterior, como una especie de territorio asociado de Estados Unidos fuera de sus fronteras, no con la apropiación física del espacio, sino con la organización y el aprovechamiento de sus recursos a través de la inserción de sus capitales y empresas del ramo.

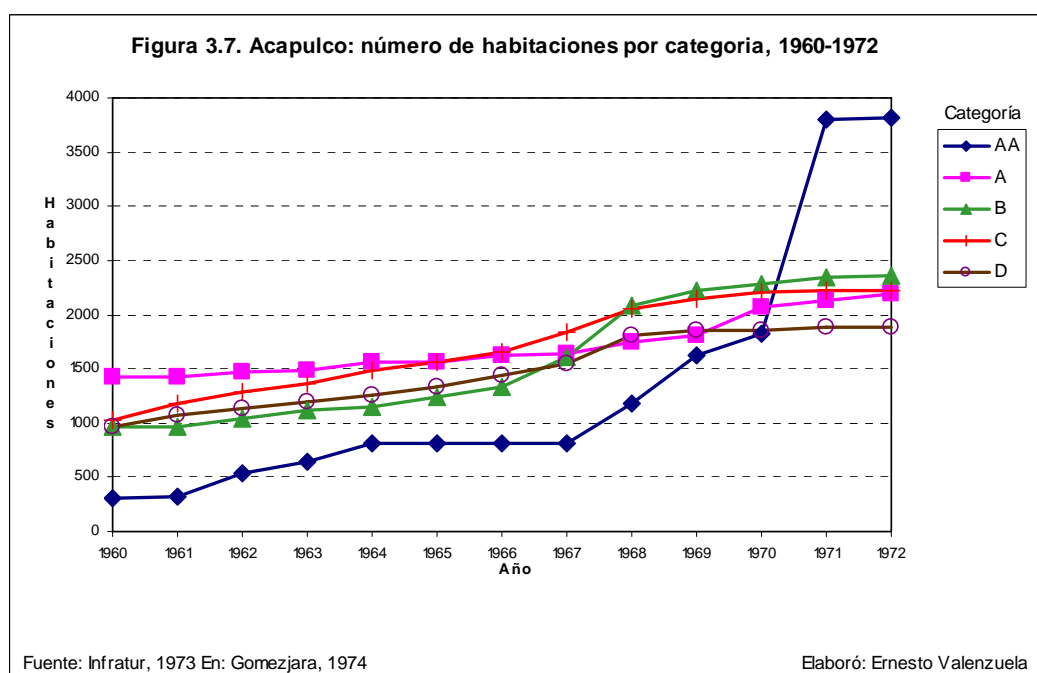
Las primeras cadenas que establecieron una sucursal en el puerto fueron *Western, Pierre, Marriot, Hyatt, Sheraton* y *Americana Hotels* (filial de *American Airlines*). De *Americana Hotels*, el primer hotel que se abrió en México fue el Condesa del Mar en 1970; un año después, para la operación de éste y del hotel El Presidente, la cadena se asoció con el empresario mexicano Gastón Azcárraga Tamayo, propietario del hotel Fiesta Palace (hoy Fiesta Americana) y fundador del Grupo Posadas (Cuadro 3.1).

Cuadro 3.1. Acapulco: hoteles de cadenas de hospedaje nacionales e internacionales

Nombre del hotel	Inauguración	Cadena hotelera	País	Estatus
Plaza Internacional	1958	Primero lo manejó Hilton y después Haytt Internacional	EUA	Ahora lo maneja Crown Plaza
Acapulco Marriot	1969-1970	Marriot International después Radisson	EUA	Franquicias no renovada
Ritz Marriot	1957-1958	Marriot International, después Qualton	EUA	Franquicias no renovada
Caleta	1950	Best Western	EUA	Franquicia no renovada
Mirador	1932-1933	Best Western	EUA	Franquicia no renovada
Sheraton Acapulco	70's	Sheraton International	EUA	Ahora lo maneja Radisson
Haytt Acapulco	1973	Haytt International	EUA	Vigente
El Presidente	1958	Fiesta Americana Hotels & Resorts/Grupo Posadas	México	Franquicia no renovada
Condesa del Mar	1969-1970	Fiesta Americana Hotels & Resorts/Grupo Posadas	México	Vigente
Fiesta Tortuga	1973	Fiesta Americana Hotels & Resorts/Grupo Posadas	México	Franquicia no renovada
Las Brisas	1957-1958	Brisas Hotels & Resorts	México	Vigente
Pierre Marques	1957	Fairmont Hotels & Resorts	Canadá	Vigente
Princess	1971	Fairmont Hotels & Resorts	Canadá	Vigente

Fuente: Gomezjara, 1979 con modificaciones

Se incrementó el número de habitaciones, pero en particular el de la categoría AA que aumentó diez veces en el periodo de 1960 a 1972, en cambio en el resto de las categorías la cantidad sólo se duplicó. De esta forma, se inició un proceso de concentración y manejo de la actividad turística del puerto por parte de las trasnacionales, ya que la categoría AA que en 1960 concentró el 6 por ciento del total de las habitaciones, doce años después, en 1972, ya concentraba el 30 por ciento, para dejar la captación del resto del mercado entre los pequeños y medianos hoteles que atendieron a turistas de menores ingresos. Esta situación, según Ramírez (1986:22) tenía “una clara tendencia a favorecer el turismo destinado a sectores minoritarios del país y del vacacionista extranjero, y en particular, del norteamericano” (Figura 3.7).



Nota: La equivalencia con las categorías actuales, de mayor a menor calidad, AA igual a 5 Estrellas, A a 4, B a 3, C a 2 y D a 1 Estrella.

Uno de los hoteles más famosos que se construyó en la década de los cincuenta fue el Club Residencial *Las Brisas* que se inauguró en la temporada invernal de 1957-1958. La primera etapa la realizó el arquitecto Jorge Madrigal Solchaga quien siguió un diseño de arquitectura del paisaje y construyó un conjunto de bungalows con cocina y alberca particular para cada uno, en los que además el huésped llegaba en su auto hasta la casa y tenía servidumbre las 24 horas, características que innovaron el concepto hotelero de la época. El éxito fue inmediato, principalmente entre los banqueros mexicanos quienes adquirieron o rentaron propiedades. Juan March autofinanció su proyecto, pero también obtuvo un préstamo del Banco de América. La alta demanda de renta de las residencias y el hecho de que los turistas llegaran dos o tres días de anticipación antes de la fecha de reservación para asegurar su estancia, motivó a March a adquirir

el terreno aledaño, arriba de la carretera Escénica para construir el hotel Las Brisas (Escudero, 1997). Desde su inauguración se convirtió en uno de los de mayor prestigio a nivel internacional y el más exclusivo y caro de América Latina. Su concepto fue vanguardista, por tener bungalows a diferente altitud, cada uno con vista completa de la bahía y piscina, además del servicio ilimitado de lavandería, restaurante, bar, tienda y peluquería. El hotel también proporcionó el servicio de renta de autos *Jeep* para viajar por Acapulco, a pesar de la oposición por parte de los taxistas; asimismo, creó el sistema de pago “cargo por servicio” para evitar el reparto individual de propinas (idem.). La cadena Hilton operó el hotel durante algunos años, pero ante la incapacidad para cubrir los pagos decidió no renovar el contrato de renta y, una vez más, March tuvo problemas para financiar la deuda, por lo que decidió venderlo a Carlos Trouyet¹³ (75 por ciento) y a Eloy Vallina (25 por ciento), quienes lo renombraron como Las Brisas Acapulco, designación que conserva hasta la fecha.

Según Escudero (1997), en dos ocasiones Trouyet recibió propuestas para la compra de Las Brisas, en 1966, por parte de la compañía *Eastern Travel Club* filial de *Eastern Airlines* por 20 millones de dólares y, en 1968, del dueño del hotel Princess por 25 millones de dólares, no obstante en ambos casos se negó a venderlo. En la administración Trouyet, Las Brisas fue sede de la convención anual de ventas de la compañía Gibson-Easy, que fue el segundo evento de turismo masivo en Acapulco con la visita de un grupo de 570 personas, suceso que propició la ampliación de las instalaciones con 115 nuevas casitas, todas con piscina privada. Después de la muerte de Carlos Trouyet, en 1971, los herederos vendieron el hotel y cien lotes de fraccionamiento, de dos mil metros cada uno, al Banco Nacional de México (Banamex), institución con una amplia incursión en el ramo turístico, porque era propietaria del *Holiday Inn* de Acapulco y de la Compañía Hoteles Camino Real (Horcasa) filial de la *Westin Hotels*. Las Brisas se incorporó al grupo y amplió sus instalaciones con 350 habitaciones, 250 piscinas y 150 jeeps, y gracias a esto y al excelente servicio, obtuvo el premio de la Calidad Europea, los Cinco Diamantes de la *American Automobile Association* (AAA) y el ingreso en *The Leading Hotels of the World* (Escudero, 1997). Hoy día Las Brisas se ha constituido en una cadena de hospedaje que nació en Acapulco y aunque no tiene una importante expansión territorial (Huatulco, Ixtapa, Las Hadas-Manzanillo, Ciudad de México, Querétaro y Veracruz) sí se ha fortalecido como una firma de prestigio en el ramo hotelero (www.lasbrisas.com).

El Pierre Marqués fue uno de los primeros hoteles de lujo en el puerto, innovador en su concepto y localización, porque estaba fuera de la bahía de Santa Lucía en la playa Revolcadero, en un área de fuerte oleaje, sin urbanizar, con una sola vía de comunicación y aislado de negocios turísticos complementarios. El dueño construyó un espacio turístico de exclusividad para personas de alto poder adquisitivo, en una especie de ghetto con la infraestructura y el equipamiento¹⁴ para

satisfacer la mayoría de las necesidades del turista dentro del hotel y evitar a toda costa la fuga de capital, al estilo de los actuales Mega Resorts. Fue el primer hotel en el puerto con campo de golf y su diseño arquitectónico era diferente del resto, porque no era un edificio alto con habitaciones, sino una construcción de seis flancos horizontales de dos niveles y terraza para cada cuarto; el diseño de los jardines estuvo a cargo del arquitecto Luis Barragán (ídem.). Vázquez Emilio (1962) afirma que Getty además de las facilidades que tuvo para adquirir el terreno, también recibió dinero de la JFMM para construir el inmueble, al mismo tiempo de recibir resguardo de militares y marinos para impedir la visita en las inmediaciones y en la playa de gente no hospedada en el hotel ya sea para bañarse o para vender artesanías. En 1975, Getty vendió el hotel a Daniel Keith Ludwig, dueño de la cadena *Princess Hotels International*, empresa que en 1971 construyó a un costado del Pierre Marqués, el hotel Acapulco Princess con una inversión de 500 millones de pesos. La transacción, además de la expansión de la cadena, tuvo como propósito iniciar la construcción de una zona turística exclusiva para turistas de alto poder adquisitivo, proyecto que finalmente se concretó durante el sexenio del presidente Carlos Salinas de Gortari, bautizado como Acapulco Diamante. El conjunto hotelero Pierre Marqués-Princess fue el primero del puerto en ofrecer a sus huéspedes dentro de sus instalaciones campo de golf y canchas de tenis (Martínez, 1999; Gomezjara, 1979 y Guajardo, 1995).

El hotel Américas, propiedad de Albert B. Pullen, cambió de denominación por Prado Américas y, en 1960, el dueño lo rentó a la cadena Nacional Hotelera de César Balsa; el hotel Casablanca, después de la muerte de su propietario John Hardin, fue operado por la administración del hotel Reforma de México. El hotel Caleta en el decenio de los cincuenta tuvo una segunda etapa de ampliación, en la que se construyó la primera suite presidencial y un muelle particular, pero la singularidad de hotel fue que todas las habitaciones sin excepción tenían una terraza con vista al mar. Este hotel fue el que recibió por primera vez en el puerto, a un contingente de 400 huéspedes por un periodo de 122 días consecutivos, posteriormente, el hotel se rentó a la cadena *Western International Hotels*. En 1950, David García construyó en el área de la Aguada el hotel Shangri-La y, cuatro años más tarde, se asoció con el vasco Antón Elorriaga, dueño del hotel Majestic de la Ciudad de México para operar el hotel del puerto, ahora con el nombre también de Majestic. Para 1957, creció el monopolio Elorriaga, con la construcción del hotel Elcano en la playa de Icacos, aunque después, por una hipoteca vencida, Elorriaga vendió su parte del Majestic y la institución Nacional Financiera intervino el hotel Elcano y lo rentó a la cadena Nacional Hotelera. Por su parte, Emilio Azcárraga Vidaurreta construyó el hotel Paraíso Marriot, edificio de 17 pisos con 450 cuartos que diseñó el arquitecto Guillermo Rossell de la Lama (Escudero, 1979 y Romero, 1991).

El español Cesar Balsa, un importante empresario en el ramo hotelero, también colaboró en el crecimiento del equipamiento de hospedaje de Acapulco, ya que después de que inauguró el hotel El Presidente en la Ciudad de México, abrió una sucursal en el puerto e instaló junto a éste el centro nocturno Jacarandas que tuvo fama por el espectáculo de los Voladores de Papantla. Posteriormente, Eduardo Empain, hombre de negocios internacionales y conocido en las finanzas mundiales, se hizo accionista de la Cadena Balsa y, Ernest Henderson, presidente del *Sheraton Corporation of América* firmó un acuerdo para realizar promociones, reservaciones, ventas y publicidad para ambas empresas. Entre 1963-1964, Cesar Balsa ocupó la presidencia de la Asociación Mexicana de Hoteles y Moteles y además amplió sus negocios en todo el país, en total 35, de los cuales 15 fueron hoteles, cinco en Acapulco (El Prado Américas, Elcano, El Presidente, el Noa Noa y el Tampa); 13 restaurantes, dos en el puerto (Focolare y Tangaroa); tres centros nocturnos, dos cafeterías, un bar y una productora de alimentos industriales¹⁵ (Asociación Mexicana de Hoteles, 2006). El hotel El Presidente de Acapulco se construyó sobre la costera Miguel Alemán frente a Roca Sola, en un área hasta el momento deshabitada, pero con una alta perspectiva de crecimiento y plusvalía. El proyecto original del hotel incluyó un centro nocturno cuyo diseño arquitectónico lo realizó Salvador Dalí, sin embargo, no se construyó y sólo se edificó un bar con el nombre del artista (Escudero, 1997). Más tarde, lo manejó la cadena Flagship-Hotels propiedad de *American Airlines* que también administró en un periodo el Condesa del Mar (Mattelart, 1974).

El suizo Teddy Stauffer se asoció con Carl Renstroom, millonario de Nebraska, para construir unos bungalows en la parte superior del campo de golf de Acapulco, en el fraccionamiento Club Deportivo. El establecimiento se inauguró en 1952, con el nombre de suites Lana Turner y, once años más tarde, con la ampliación y construcción de habitaciones, albercas y canchas de tenis, se rebautizó con el seudónimo de Villa Vera Hotel & Racquet Club. En respuesta al éxito del hotel, los socios decidieron comprar 22 lotes de la propiedad de Juan Andreu Almazán frente al hotel *Hilton* y ahí construyeron la discoteca El Tequila a Go-Go, el centro comercial El Patio y en éste el restaurante *Chesa Veglia* (Escudero, 1997).

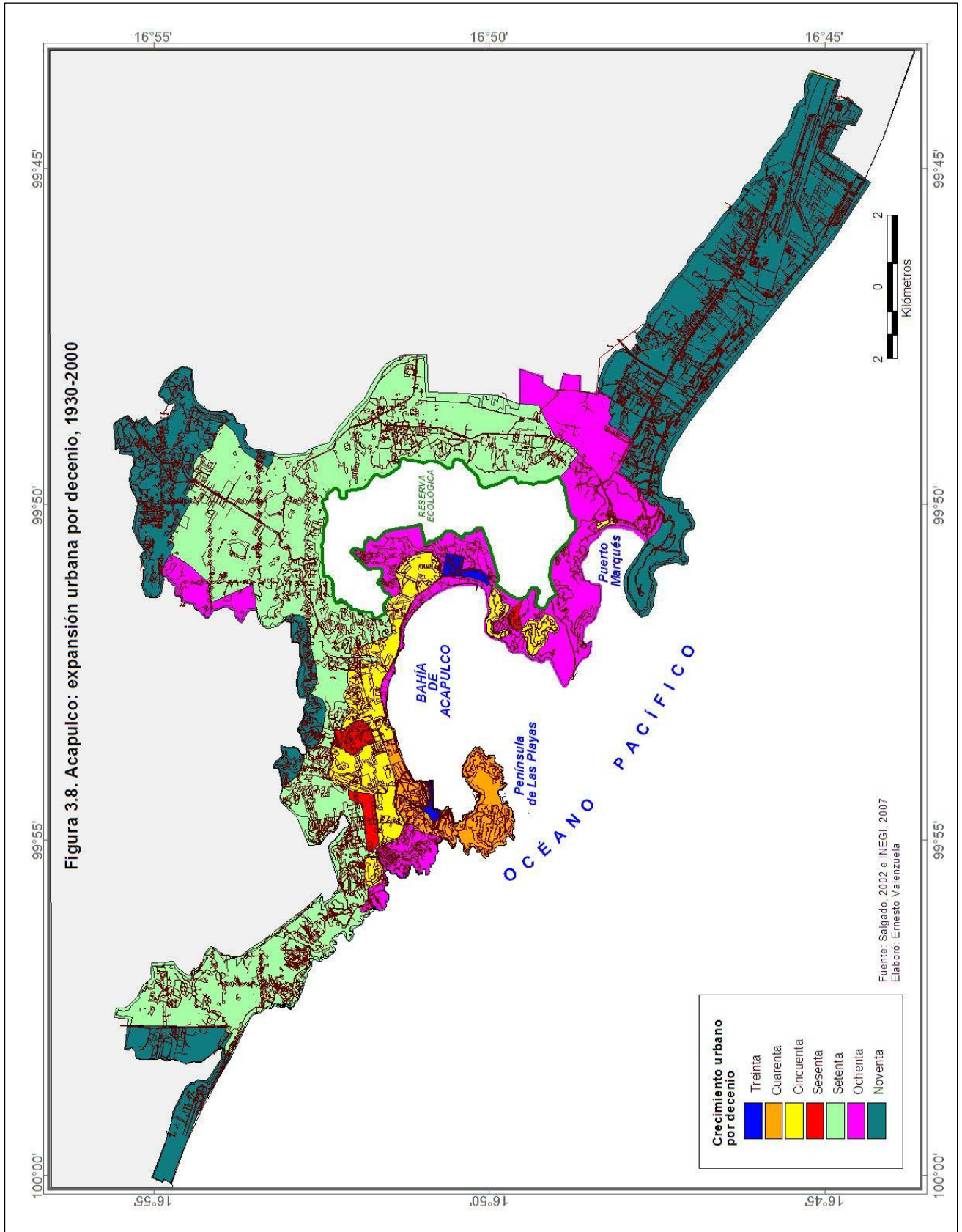
En 1970, se construyó el primer Mega Resort en Acapulco denominado Tres Vidas en la Playa, en un área despoblada, sin servicios pero muy cerca del aeropuerto internacional. Los inversionistas y dueños del resort eran Aristóteles Onassis (millonario griego), Lady Bird esposa del presidente de Estados Unidos Lyndon B. Johnson, Paul Getty (dueño del hotel Pierre Marqués), el cantante Frank Sinatra, Troy V. Post y Miguel Alemán, ex presidente de México. La participación de Alemán facilitó la realización del proyecto, además de que el terreno fue producto de una permuta que el gobierno otorgó a cambio del impulso a la actividad turística ya que según los inversionistas el proyecto capitalizaría 250 millones de pesos sólo en la construcción. No conformes con estas

ventajas, los dueños decidieron apropiarse de 39 hectáreas más para tener así un club de golf con dos campos de 18 hoyos cada uno, albercas, siete lagos artificiales y una playa privada, situación por demás injusta para los ejidatarios del poblado El Potrero. La exclusividad del club la restringía el pago de cinco mil pesos anuales; a finales de ese año Tres Vidas en la Playa ya tenía 300 socios (Gomezjara, 1974).

En la década de los setenta se construyeron los hoteles Acapulco Plaza que operó la cadena Hyatt Regency, el Holiday Inn, La Palapa y El Condesa del Mar, éste co-propiedad de American Airlines, empresa que avaló el crédito que otorgó la compañía de seguros *Prudential* para su construcción. Miguel Alemán Valdés también fue el promotor para la construcción del Centro de Convenciones de Acapulco que se inauguró el 21 de octubre de 1973 con motivo de la celebración, por segunda vez en el país, del Congreso Mundial de la Asociación Americana de Agentes de Viajes (ASTA siglas en inglés). El proyecto se realizó en cuatro meses y la construcción en nueve meses; se eligió el terreno aledaño al Club de Golf con una superficie de 138,300 m² y el costo de la obra fue de 50 millones de dólares¹⁶. El incremento de hoteles e instalaciones de apoyo para la actividad turística ocasionaron un notable impacto espacial con la transición del paisaje contemplado a uno cada día más consumido, transformado y urbanizado. Acapulco sirvió de plataforma para el ingreso y posterior expansión de algunas cadenas de hospedaje transnacional, ya que de algunas era la única sucursal en el país o la segunda después de la Ciudad de México. Asimismo, fue el espacio que permitió el nacimiento de firmas de hoteles que más tarde se erigieron en cadenas de hospedaje a nivel nacional. A su vez el espacio turístico de Acapulco fue un polo de atracción para la inversión de capital nacional y extranjero, que permitió una mayor integración del puerto con la capital y con el exterior a través de los flujos de dinero, tecnología, personas y mercancías, situación de ventaja para la consolidación o formación de grupos empresariales cuya asociación con los políticos otorgó facilidad para la apropiación del espacio, preferencia para la dotación de infraestructura urbana, la construcción de caminos y la publicidad.

3.2.3. Crecimiento territorial y conformación urbana

En una reacción en cadena la migración produjo un déficit de vivienda y de abastecimiento de servicios, situación que se agravó con la expropiación de terrenos porque los habitantes expulsados se reubicaron o fueron reubicados en las inmediaciones de la ciudad, en zonas de difícil accesibilidad por la pendiente del terreno y sin servicio alguno. Así, a la par de que se planeó y construyó la zona turística, también creció una ciudad sin la menor planeación, con la improvisación de acuerdo con las necesidades de los habitantes y el aumento constante de la demanda de espacios para habitar, escenario que a su vez ocasionó diversos conflictos sociales e intereses políticos y económicos (Figura 3.8).



La indiferencia de las autoridades y su incapacidad para solucionar el problema propició el proceso de lucha por el espacio a través de la fuerza, esto es, la invasión de terrenos por parte de los habitantes afectados y de otros que aprovecharon la circunstancias para beneficio propio, entre ellos, los líderes que manipularon a los agremiados, partidos políticos y a los funcionarios públicos. David Harvey (1985:180) comenta: “[...] El pobre ejerce una presión social que puede variar de forma e ir desde su mera presencia, a través de una exhibición de todas aquellas patologías sociales que se encuentran relacionadas con la pobreza hasta los disturbios”.

Las invasiones. El caso de la Laja

Se inició un proceso de paracaidismo y surgimiento de ciudades perdidas, que deterioraron la imagen turística de Acapulco, en particular por la ocupación de áreas naturales, uno de los atractivos del puerto, pero también, por los problemas en cadena que surgieron a causa de la falta de servicios públicos, la contaminación y las movilizaciones o plantones, entre otros. En este sentido Lozato (1990:135) explica: "ciertas expresiones de rechazo de las poblaciones de los medios de acogida pueden tener como origen el envite espacial tanto como el envite cultural, sobre todo si los efectos económicos inducidos no aportan ventajas concretas en el plano social". Por su parte David Harvey (1985:183) considera que: el «estallido» dará por resultado nuevas construcciones y la ocupación de nuevos terrenos en los límites urbanos o fenómenos de reconstrucción urbana, procesos ambos que están sometidos a grandes presiones especulativas” y agrega “los inmigrantes y la formación de nuevas familias complementarán esta dinámica”. La inestabilidad social además propició que algunos líderes populares obtuvieran beneficios económicos y políticos, porque hubo una manipulación recíproca con los partidos políticos para aprovechar su plataforma y ocupar puestos públicos, como el caso del dirigente Alfredo López Cisneros.

El 6 de enero de 1958, este líder popular conocido como “Rey Lopitos”, invadió junto con 300 personas el terreno denominado La Laja, propiedad de Raquel Ruiz esposa del banquero Manuel Suárez, quien lo compró a cincuenta centavos a los descendientes de Ignacio Comonfort. El líder, que nació en Ometepec, desde joven inició una lucha de apoyo a las clases pobres, encubierta de intereses particulares y partidistas como miembro del partido Revolucionario Institucional (PRI). Entre sus principales acciones estuvo la fundación del Comité de Lucha Contra la Carestía de la Vida, fue gerente del periódico La Verdad, medio que utilizó para difundir su ideología y convocar a sus seguidores y, más tarde, en los periódicos de su propiedad “Unidad” y “Presente”; después formó la Unión Inquilinaria de Acapulco, con la que a finales de 1957 invadió un predio del fraccionamiento Mozimba en el camino a Pie de la Cuesta y otro en la Cañada de los Amates, aunque en ambos la policía lo desalojó con violencia. Más tarde, en la Laja, López realizó otras acciones para evitar o retrasar el desalojo, la primera fue la construcción de viviendas

provisionales; la segunda, el aumento de los invasores, que pasó en dos meses de 300 a cinco mil, y la tercera, la organización de un comité de administración y vigilancia que vivía de la cuota mensual que aportaban los invasores. Por su parte, Manuel Suárez interpuso una demanda con un fallo favorable por parte de la Suprema Corte de Justicia; no obstante, la orden no se acató porque el presidente Ruiz Cortines ordenó que no se molestara a la población de La Laja. El presidente tomó esta decisión no porque estuviera de acuerdo con la invasión de terrenos, sino porque era la oportunidad de limitar el poder y la riqueza de Manuel Suárez (Gomezjara, 1979).

Esta situación favoreció a López Cisneros en su popularidad y poder, quien además contó con el respaldo de su paisano el gobernador Caballero Aburto, porque según Vázquez (1962), López y Aburto se repartían los doce mil pesos semanales que provenían de la cuota que aportaba cada inquilino de La Laja. López instauró un régimen de terror en el puerto porque vivía acompañado de pistoleros que apaciguaban a los oponentes, situación que cambió cuando Caballero Aburto fue destituido y su lugar lo ocupó Arturo Martínez Adame. Este gobernador trató de recuperar la propiedad porque sus planes, en contubernio con Manuel Suárez, eran construir ahí una colonia residencial; el 27 de agosto de 1961 ocurrió un enfrentamiento entre la policía y la población con un saldo de 27 muertos. El problema se resolvió cuando el presidente Adolfo López Mateos indemnizó a Manuel Suárez por el terreno de La Laja en dos millones según la versión de Díaz (1997) y en ocho la de Luz (1973); de cualquier forma Suárez obtuvo una importante ganancia ya que el adquirió el terreno en cincuenta centavos el metro cuadrado.

Desde el momento en que el presidente decidió indemnizar el terreno de La Laja, legitimó la acción de la invasión como un medio de presión de las clases populares para obtener un terreno en donde vivir; en consecuencia, la situación se repitió y fue el proceso a través del cual la ciudad se expandió sin límite alguno. López Cisneros volvió a invadir terrenos, ahora los aledaños al camino de Pie de la Cuesta para formar las tres secciones de la actual colonia Jardín. El “Rey Lopitos” aprovechó su popularidad tanto en las colonias de Acapulco, como en el municipio en general, para manipular políticamente a la población y lograr el triunfo de su amigo Martín Heredia para ocupar la presidencia municipal (1966-1968) y él la sindicatura. Cisneros mantuvo una enemistad con el gobernador Raymundo Abarca Alarcón, porque su hermano, Valdeolivar Abarca era su rival por el control de la Unión de Colonos que representaba un clan de poder político además de económico. Esta situación se agravó con la matanza de los copreros en 1967 ya que Cisneros responsabilizó al gobernador del suceso; Abarca Alarcón, para evitar futuros conflictos, decidió eliminar a Cisneros y detuvo a Diosdado Mendoza, sucesor del Rey Lopitos, quien era inocente, como el mayor sospechoso para imponerle la culpa del crimen y así calmar y convencer a la opinión pública¹⁷ (Díaz, 1997).

La continuidad de las expropiaciones

Los políticos, inversionistas y agentes de bienes raíces buscaron para la expansión turística, zonas fuera de la bahía, en particular de la zona Centro y en las laterales de la costera Miguel Alemán, porque ya había síntomas de masificación, conflictos viales y deterioro ambiental. El asunto era construir espacios de exclusividad para un selecto grupo de turistas de alto poder adquisitivo y para ello se requería de áreas deshabitadas. Las opciones eran dos: en la zona norte de la bahía, en Pie de la Cuesta o en el sur en la playa Revolcadero. La primera opción no era factible porque para llegar ahí era necesario recorrer la costera y pasar por el Centro, si los turistas viajaban en transporte terrestre o aéreo hasta el puerto. La segunda, sin duda, era la mejor opción porque ahí se localizaba el aeropuerto internacional en donde llegarían el tipo de turistas que se deseaba captar, pero además porque la zona ya tenía un rango de distinción desde 1957, por la construcción del hotel Pierre Marqués. El proyecto no prosperó por la falta de infraestructura urbana y, en consecuencia, se siguió impulsando el crecimiento en la zona Moderna.

De manera insólita, a finales de la década de los setenta se realizó una reexpropiación, por parte del gobernador Rubén Figueroa Figueroa, en donde sí se cumplió el fin para el que se realizó la expropiación, a saber, el de utilidad pública. El 1 de marzo de 1979, Figueroa, en la población de Ayutla, informó que había dictado la expropiación de los terrenos en donde había funcionado, hasta 1972 el hotel Papagayo. La finalidad de la expropiación fue construir un parque con el nombre de Ignacio Manuel Altamirano; al respecto, Rubén Figueroa declaró: "Esta será la única área verde de Acapulco. Acaparadores explotadores de bienes raíces no han dejado un sólo metro. Es una importante contribución para aminorar los problemas de contaminación y de la concentración humana" (Adame, 1981:8).

Según el proyecto, el parque tendría diversas áreas de entretenimiento, entre ellas, lagos artificiales con cascadas, juegos infantiles, aviario, acuario, restaurantes, un teleférico, juegos mecánicos y la réplica de la nao de China. La construcción sería al estilo de los famosos parques de diversiones del mundo con la intención que de éste fuera un atractivo más del puerto, por lo que se estimó un monto aproximado de inversión de cuatrocientos millones de pesos, pero al final el gasto total fue de 1,200 millones de pesos, que aportaron en partes iguales el gobierno del Estado y la iniciativa privada. El parque, que algunos catalogaron como la obra cumbre de Figueroa, lo inauguró el presidente López Portillo en compañía de Rubén Figueroa el día 28 de febrero de 1981, un mes antes del término de su gobernatura. Entonces todo había dado la apariencia de que el proyecto del parque había funcionado de acuerdo con los planes, sin embargo, dos meses más tarde, la revista *Proceso* en su edición No. 233 dio a conocer que Figueroa había heredado al nuevo gobernador, Alejandro Cervantes el litigio del Parque Manuel Altamirano o Papagayo con los antiguos propietarios, los hermanos Blanco, ya que según éstos la expropiación había sido

inconstitucional y, en consecuencia, no estaban dispuestos a recibir la cantidad de 207 millones de pesos (cantidad producto la oferta de pago de mil pesos el metro cuadrado, en total 207 mil metros), pero a su vez estaban en la disposición de concertar un arreglo y retirar la demanda si la indemnización era de mil millones de pesos. Ante la negativa de las autoridades, el primer fallo estuvo a favor de los hermanos Blanco y se obligó al Fideicomiso Ignacio Manuel Altamirano a detener los trabajos finales del parque recreativo, orden que se acató de inmediato. Según el expediente del amparo, los hermanos Blanco afirmaron que el parque era utilizado con fines lucrativos, argumento que negó el director del Fideicomiso, Jaime Croston Yañez (Campuzano, 1981:28). Sin llegar a ningún arreglo, el parque empezó a sufrir diversos deterioros en los que también colaboró el gobernador Alejandro Cervantes quien saqueo algunas aves exóticas que se habían traído de Sudamérica y otros estados de México para el aviario (Peláez, 2004).

Fue el gobernador José Francisco Ruiz Massieu quien puso fin a la demanda a través del acuerdo de permuta del terreno del parque Papagayo a cambio de terrenos en Punta Diamante, convenio que aceptó el empresario Moisés Assaduet y calmó las protestas de los grupos ambientales como Los Guerreros Verdes quienes defendían el parque con argumentos de que era la única área verde de la ciudad y un lugar de reunión familiar, entretenimiento y acondicionamiento físico para los porteños. La resolución beneficio a los habitantes y a las autoridades, porque en 1989 se inauguraron las instalaciones del nuevo Palacio Municipal, en un área del parque, en el extremo noroeste sobre la avenida Cuauhtémoc. Asimismo, el presidente municipal René Juárez Cisneros decidió, para apaciguar el problema de ambulanteo, reubicar a los vendedores de diversas áreas de la ciudad, en el acceso del parque a la playa, disposición que perjudicó el libre tránsito de los paseantes, así como la fisonomía y el diseño en general del jardín, porque el acceso entre el parque y el mar no existía antes de la expropiación puesto que se interponía la avenida Miguel Alemán. Se construyó un paso a desnivel para el tránsito de los vehículos, que además evitó el ruido y la contaminación. Para 1997, con el paso del huracán Paulina, el paso a desnivel quedó totalmente obstruido porque funcionó como depósito de agua, lodo y escombros, por lo que las autoridades lo clausuraron y de nuevo la Costera Miguel Alemán se interpuso entre el parque y la playa.

Más tarde en 1994, el gobernador Rubén Figueroa Alcocer (hijo), autorizó la construcción de una cancha de fútbol rápido y otorgó su concesión por 25 años como pago de favores políticos a Jessica García y otros agremiados del partido de Acción Nacional. Para entonces, la tercera parte del parque estaba concesionado en diferentes giros comerciales: el restaurante del Lago, la zona de juegos mecánicos, un sollar para patinaje y también el teleférico. Éste nunca funcionó porque la obra quedó inconclusa por la falta de pagos a la empresa francesa que se contrató por parte del

gobierno de Alejandro Cervantes. Las licencias las otorgó, por 25 años, Jorge Coss Cortés, primer administrador del parque e integrante del equipo de Rubén Figueroa (Peláez, 2004).

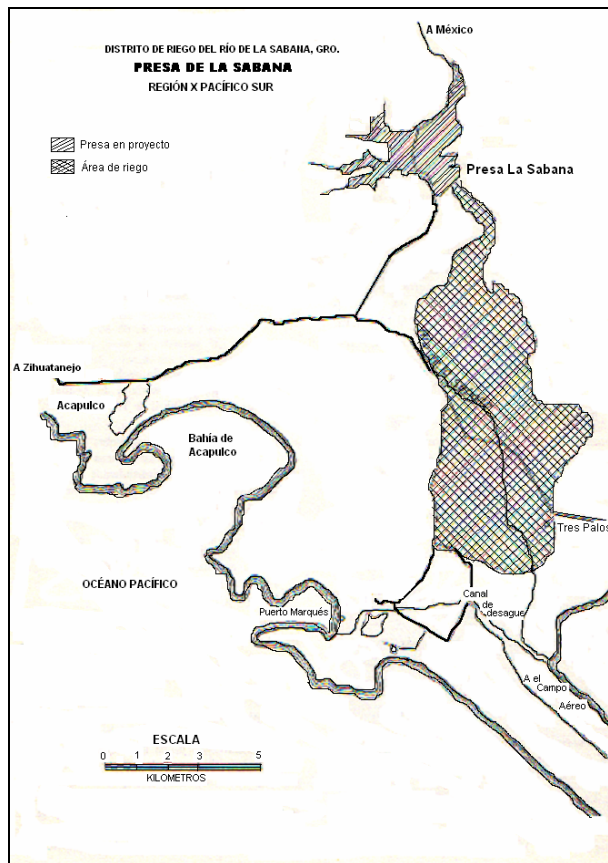
El parque Papagayo ha sido objeto de intereses económicos y políticos lo que, sumando a la corrupción y negligencia de las autoridades, ha provocado un constante deterioro, perceptible para las generaciones que estuvieron desde su inauguración y que pueden comparar el estado anterior y en el que hoy se encuentra. Antes hubo un aviario rico en diversidad de especies con una población aproximada de dos mil aves; ahora el lugar tiene un 5 por ciento de aves, en pequeñas jaulas y una minoría en libertad. Antes, el acceso era libre y a cualquier hora, hoy el parque está entre rejas, delimitado en sus cuatro lados por calles y avenidas y con un horario específico de visita. Quedó inconcluso el teleférico, pero aún están los cables por donde éste transitaría; evidencia de un proyecto, que nunca se concluyó. Ahora los juegos mecánicos, que en su momento fueron una novedad, están en desuso, deteriorados y algunos descompuestos, además de que la concesión venció en el 2006 y en la actualidad están embargados y en proceso de remate (Martínez, 2007). Con todo, el parque Papagayo, en general ha cumplido con su función para lo que se expropió y es uno de los espacios públicos con mayor demanda, aproximadamente cuatro mil personas por día, en su mayoría del puerto, que lo visitan para diferentes fines, entre los que destaca el deporte, la convivencia y la diversión, aunque en sí no es un atractivo de interés para los turistas.

Obras y servicios

El incremento de población produjo la escasez de agua y, en consecuencia, fue necesario realizar nuevas obras para abastecer la ciudad, aunque siempre la demanda superó la oferta; así en 1954 se realizaron once pozos a un costado del río La Sabana que a través de bombeo enviaba 230 litros por segundo de agua al tanque de Las Cruces con capacidad de 5,000 m³. Más tarde, este sistema se conectó con el que se realizó en 1945, para formar uno solo, denominado Sistema número dos del río La Sabana con 17 pozos y una capacidad de distribución de 450 litros por segundo según la versión de Pellandini o de 16 pozos y un gasto total de 630 litros por segundo según información de CAPAMA (Figura 3.9). En la cuestión de drenaje entre 1958 y 1964 se construyó un colector de distinto diámetro a lo largo de la avenida Miguel Alemán desde Icacos hasta la calle de Malespina y de ésta hasta Caleta para conducir el caudal de aguas negras hasta el túnel que se construyó dentro del cerro de La Mira y desemboca en el mar, fuera de la bahía. Sin embargo, a pesar de las obras aún existían muchas casas y hoteles sin conexión con la red de drenaje que vertían sus aguas negras en la bahía, situación que con el tiempo incrementó la contaminación y el deterioro de la imagen turística de Acapulco (Pellandini, 1990; CAPAMA, 2006).

En 1964, la Comisión Federal de Electricidad construyó en La Venta la planta hidroeléctrica “Gral. Andrés Figueroa” con una presa de 33 millones de metros cúbicos que, además de abastecer de energía a la ciudad, permitió regular la corriente mínima a 19 metros cúbicos por segundo, del río Papagayo hasta su desembocadura. Para 1968 el abastecimiento de agua a Acapulco provenía de tres principales sistemas: Presa Palma Sola con un gasto de 60 litros por segundo, El Chorro con 190 litros por segundo y Los Pozos Cayacos-Sabana con 288 litros por segundo, en suma un promedio al año de 535 litros por segundo para abastecer una población fija y flotante de 113,593 habitantes; no obstante, la red de distribución de agua potable era insuficiente porque únicamente cubría el sesenta por ciento del área urbana. Para enfrentar la situación del momento y la futura, en 1969, la Secretaría de Recursos Hidráulicos construyó el Sistema Papagayo para aprovechar las aguas subterráneas bajo el lecho del río (Ortiz, 1958).

Figura 3.9 Acapulco: distrito de riego de la Sabana, 1958



Fuente: Ortiz, 1958

En todo momento, la prioridad de abastecimiento fue para la zona turística ante el incremento de hoteles y residencias de verano, porque aún algunos espacios adyacentes estaban desprovistos de la infraestructura urbana elemental. La situación era todavía peor en los espacios fuera de la influencia de radio turístico o de la escenografía montada como una ciudad moderna en parte porque eran en su mayoría asentamientos irregulares de población de escasos recursos, unido al inconveniente del relieve accidentado y a la altitud cada vez mayor de los nuevos poblados. Esta situación agudizó con el tiempo los desequilibrios espaciales y provocó la detonación de una crisis ecológica con efectos para el buen desarrollo de la actividad turística.

3.2.4. La comercialización del espacio turístico

En 1959 ocurrieron tres importantes eventos en Acapulco para su promoción y comercialización a nivel internacional; el primero, en el mes de febrero, la reunión entre el mandatario mexicano López Mateos y su homólogo estadounidense Dwight D. Eisenhower quien tuvo una cálida recepción por parte de los residentes, además de que recibió de las autoridades municipales la llave de oro de la ciudad. El presidente Eisenhower se hospedó en el hotel Pierre Marqués, tuvo una conversación con López Mateos, recorrió la bahía en el barco Sotavento y cenó en el hotel El Mirador para observar el espectáculo de clavados de La Quebrada. Los dos siguientes eventos ocurrieron en el mes de diciembre: el primero fue la inauguración de la Reseña Mundial de Festivales Cinematográficos de Acapulco, evento que sustituiría al que se había realizado sin el éxito esperado en la Ciudad de México. La idea la concibió Miguel Guajardo y se consolidó con la ayuda de Guillermo Rossell de la Lama y de Giacomo Barabino, equipo que pretendió colocar el festival a la altura del de Cannes o Venecia¹⁸. El lugar seleccionado para la muestra fue el Fuerte de San Diego que se acondicionó y remodeló por parte de la JFMM con el apoyo de su presidente, José López Portillo. Parte del éxito de la reseña fue la presencia de diversas personalidades del cine y la política, invitados por Miguel Alemán Velasco (hijo del ex presidente) que se encargó de las relaciones públicas de la reseña y logró la atención de la prensa internacional. Por último, el doce de diciembre se llevó a cabo la inmersión al mar de una figura de la Virgen de Guadalupe en el lugar de la Hierba Buena cerca de la isla Roqueta, la virgen fue bautizada como la Reina de los Mares y las obras las financió Carlos Trouyet (Oteiza, 1973 y Guajardo, 1995). Al siguiente año, además de la segunda emisión de la reseña, el famoso chelista Pablo Cassals ofreció un concierto en el puerto, privilegio doble porque estrenó mundialmente su obra El Pesebre.

En 1968, Acapulco fue sede alterna para los deportes acuáticos de la XIX Olimpiada que se realizó en México. El gobierno federal y la Secretaría de Marina realizaron un proyecto de ampliación y acondicionamiento del Club de Yates. El arquitecto Mario Pani modificó el Club con la construcción de un muelle más grande, un malecón de 600 metros, una alberca y se amplió el área de restaurante y de hospedaje, al final la capacidad del Club se incrementó de 300 a 400 yates. En la

lista de sus miembros distinguidos estuvieron los presidentes Miguel Alemán y Gustavo Díaz Ordaz, así como el actor John Wayne y el millonario Albert B. Pullen. Desde el decenio de los sesenta Acapulco fue sede de torneos internacionales de pesca deportiva, sky acuático y regatas de veleros, entre ellas, la que provenía de California (Escudero, 1997).

Notas:

- ¹ Estas acciones propiciaron que la Secretaría de Gobernación destinara un presupuesto casi diez veces mayor para turismo en comparación con años anteriores. De esta forma se inauguró la etapa de apoyo de la Federación a la actividad turística en sus diferentes modalidades: promoción, construcción de la infraestructura o equipamiento, dotación de servicios públicos y condonación de impuestos, entre otros.
- ² “Es sabido que el presidente seguía haciendo negocios desde la política y que adquiría o expandía su participación en empresas de aeronáutica, telefonía, construcción, urbanística, siderurgia, tubería, televisión y, desde luego, en su ámbito consentido: la hotelería y el turismo en general” (Krauze, 1999).
- ³ En la Ciudad de México construyó la Ciudad Universitaria, el hotel Reforma y el primer multifamiliar que nombró Miguel Alemán en la colonia Del Valle; en el Estado de México la Ciudad Satélite, entre otros.
- ⁴ El cargo más importante de Melchor Perusquía Villarreal en la administración pública, fue la presidencia de la Junta Federal de Mejoras Materiales (JFMM), puesto que aprovechó para constituir una fortuna, no del todo legal. Sus antecedentes inmediatos, anteriores de este cargo, son de pagador del Ejército Nacional desde 1925 y, temporalmente, también de las Secretarías de Marina y después de la de Agricultura y Fomento, hasta 1934. En el gobierno de Manuel Ávila Camacho fue jefe del Departamento de Pagos de la Secretaría de Hacienda y Administrador de la Aduana de Veracruz; sexenio en el que ingresó a la JFMM. A su salida de esta institución, entre otros cargos, ocupó la presidencia del comité coordinador de Turismo (Adame, 1950).
- ⁵ Al respecto, Alejandro Gómez (1960) señala: “que el poco o ningún respecto a la soberanía estatal, que sólo existe en la Constitución de la República como una entelequia formal, hizo posible en todo tiempo, estas emboscadas a la ley que mal cubrieron el aspecto de legitimidad en tan lamentables acontecimientos, de los que no queda exenta una Junta Federal de Mejoras Materiales que violenta de manera flagrante, jurisdicciones que debieran ser inalienables, tales como las que corresponden al Estado y al Municipio”. Así la JFMM obtuvo unos ochenta millones de metros cuadrados.
- ⁶ Entre los propietarios estaban el presidente Miguel Alemán y varios de sus colaboradores cercanos: Ramón Beteta, Melchor Perusquía, Carlos I. Serrano, Antonio Díaz Lombardo, Alejandro Gómez Maganda, el general Sánchez Celis, Alfonso Romandía Ferreira, Enrique Parra Hernández, Soledad de Ávila Camacho, Antonio Carrillo Flores, Rafael Mancera, Yuco del Río, Raúl Martínez Ostos y Antonio Espinosa de los Monteros, todos servidores de la administración pública. También importantes industriales y banqueros como Elías Suraski, Antonio Domit, Manuel Suárez y Alberto Branif. Por último, Soto Manés, Enrique Cusi, Sáenz Gómez, Eduardo Ampudia, Joel Rocha, Moisés Cosío, y algunos estadounidenses (Escudero, 1997).
- ⁷ Desde 1944, Aburto, S.A., se constituyó en una importante compañía en el ramo de bienes raíces porque en ese año absorbió seis empresas: Reforma Polanco, Nacional Fraccionadora, Compañía Urbanizadora de Acapulco, Constructora y Fraccionadora de Veracruz y Torreblanca, S.A. Aburto fue la empresa que organizó y vendió el fraccionamiento Reforma en el puerto de Veracruz, así como varias colonias residenciales en el Distrito Federal y en Morelos, además tuvo la concesión para asfaltar diversas ciudades en la República.
- ⁸ Juan March fue un empresario exitoso que tuvo la oportunidad de viajar alrededor del mundo en su yate particular para conocer los principales destinos turísticos y elegir los mejores lugares para invertir. Posteriormente, su experiencia le permitió trabajar como consejero del equipo de trabajo que formó su amigo el banquero Ernesto Fernández Hurtado para la elección y construcción del primer centro integralmente planeado de turismo en México: Cancún (Martí, 1985).
- ⁹ El Consejo Nacional de Turismo sería el órgano de consulta y asesoramiento de las autoridades federales en el ramo turístico. Se encargaría de la elaboración de estudios y promoción turística mediante el análisis, estimación y clasificación de los hechos, factores y circunstancias económicas y culturales que operan sobre el turismo nacional y extranjero.

- ¹⁰ Gilberto Guajardo y su hijo Miguel Guajardo Bonavides aprovecharon los diversos puestos públicos en el gobierno para manipular y apropiarse de diversos terrenos en Acapulco, en particular en la península de Las Playas en donde construyeron el Hotel Club de Pesca y el desarrollo náutico turístico La Marina. Además el hijo también incursionó en otros negocios en el puerto, porque fue dueño de la Embotelladora del Pacífico Guajardo, S.A. (Guajardo, 1995).
- ¹¹ En principio estas cadenas se desarrollaron en Estados Unidos, luego se extendieron a Europa y a Japón antes de hacerlo a las demás regiones del mundo. Estados Unidos controla la mayor parte de las cadenas, que son las que ocupan el primer puesto mundial en cuanto a la exportación de servicios hoteleros (Mesplier y Bloc-Duraffour, 2000).
- ¹² Parte de la consolidación de la actividad turística a nivel mundial en la década de los setenta se debió, entre otros factores, a la asociación entre diversas líneas aéreas con las cadenas de hoteles, ya sea a través de un contrato o de la adquisición por parte de las aerolíneas de las cadenas de hospedaje como el caso de la desaparecida *Pan American World Airways* (PanAm) que desde 1946 siguió “el modelo de implantación de hoteles que prevaleció en los inicios de la expansión turística imperialista en el sentido de establecer hoteles a lo largo de las rutas seguidas por los aviones de una compañía”. Esta empresa adquirió la cadena de hoteles Inter-Continental, la *Trans World Airlines* (TWA) compró la cadena *Hilton International* y la *United Airlines* (UAL) la firma *Western International* (Mattelart, 1974:132). Por su parte la cadena *Marriot* amplió su dominio en el sector de la hotelería, la restauración, los cruceros y los parques de diversiones (Mesplier y Bloc-Duraffour, 2000).
- ¹³ Carlos Trouyet fue, posiblemente, el empresario mexicano más exitoso de los sesenta, ahora considerado el Slim de esa década. En 1960 ocupó la presidencia del consejo de administración de Teléfonos de México (Telmex), gracias a que años atrás logró la mexicanización de la empresa y la salida del país de la compañía sueca Ericsson. Era dueño, en asociación con Eloy Vallina, del Banco Comercial Mexicano (hoy Scotiabank Inverlat) y de los restaurantes Samborn's, ocupó la presidencia de la Bolsa de Valores y perteneció a la Asociación de Banqueros. Magnate de la industria cementera, fundó la primera empresa de celulosa de América Latina, Celulosa de Chihuahua y la compañía Desc, así como del fideicomiso y patronato para la construcción de la Universidad Iberoamericana, institución de la que fue presidente de la junta de gobierno. Ocupó la vicepresidencia del patronato del Museo Nacional de San Carlos, ayudó a la Orquesta Sinfónica Nacional de México, apoyó la construcción del hospital ABC y fue el principal accionista de Aeroméxico. Su último proyecto, que compartió con Manuel Senderos, fue el fraccionamiento residencial Bosques de las Lomas, pero jamás lo vio terminado, pues hubo que esperar 18 años a que el gobierno otorgara los permisos de construcción debido a que no había la infraestructura necesaria. En Acapulco, además del complejo residencial Las Brisas construyó el primer restaurante Samborn's en el Centro, además de que apoyo con dinero las obras de la inmersión de la Reina de los Mares y de la construcción de la escuela primaria Benito Juárez de la colonia La Laja. Trouyet murió en 1971 y sus restos descansan en Acapulco en una capilla que se levanta en lo alto del cerro del fraccionamiento Las Brisas, en donde se construyó una enorme cruz que, para algunos, es símbolo del poder económico que en vida tuvo este personaje (www.salondeempresario.com/Galardonados/Carlos_Trouyet_Gonzalez).
- ¹⁴ El hotel ofrece el servicio de lavandería, tintorería, agencia de viajes, boutique, renta de autos y atención personalizada en albercas y playa. Tiene restaurante, bar, balneario, un comedor para ejecutivos, una cava y en su inicio tuvo hasta una imprenta para la papelería del hotel. En servicios complementarios estaban actividades como pesca, paseos a caballo, viajes en lanchas rápidas, cacería, juegos de salón y boliche.
- ¹⁵ **Hoteles:** Del Prado, Alfer, Premier, El Presidente Zona Rosa y María Isabel, en la Ciudad de México; El Presidente en Cozumel, Q. Roo, Posada de la Misión en Taxco, Gro., San Alberto en Hermosillo, Son., La Estancia en León, Gto., El Presidente, Noa-Noa y Tampa en Acapulco, Gro.; El Mérida en Yucatán; Balsa Inn en Jalapa, Ver. y St. Regis en Nueva York. **Restaurantes:** Mirabel, Focolare (Museo Nacional de Antropología y Aeropuerto), Cabriolet y la Ronda, en la Ciudad de México; Las Pirámides (San Juan Teotihuacan, Edo. de México); Focolare y Tangaroa (Acapulco, Gro.), Focolare (Guadalajara, Jal.), Focolare (Naucalpan, Edo. de México), Montecarlo (Chapala, Jal.), Aeropuerto (Mérida, Yuc.) y Focolare (San Juan, Puerto Rico). **Centros nocturnos:** Jacaranda y Can Can, en la Ciudad de México; y Jacaranda (Acapulco, Gro.) **Bar:** "El Jorongo", en la Ciudad de México. **Cafetería:** Dos Koalas en la Ciudad de México. **Cocina industrial:** Cocina del Aire; en la Ciudad de México, para atender el comisariato de varias empresas de aviación. Además este empresario fue uno de los fundadores de la Zona Rosa en la capital (www.amhm.org/galeria/cesar_balsa.htm).
- ¹⁶ El Centro está compuesto de cinco edificios que albergan el salón Teotihuacan con una capacidad para diez mil personas, el salón Cholula y el Chichén Itzá para cinco mil personas cada uno, el teatro Juan Ruiz de Alarcón para 1,188 espectadores y el anfiteatro al aire libre Nezahualcóyotl para 1,775 personas. En la actualidad, aloja la casa consular, oficinas de Relaciones Exteriores y de la Secretaría de Turismo Estatal y librería, entre otros www.centroacapulco.com.mx

¹⁷ Alfredo López fue asesinado en agosto de 1967, sin que a la fecha se haya esclarecido el motivo y el autor principal, aunque el principal sospechoso fue el gobernador Raymundo Abarca Alarcón.

¹⁸ Según Mougenot el arte y la cultura favorecen en primer lugar a los sitios y las ciudades con una fuerte sedimentación histórica y, cuando el potencial se considera insuficiente de cara a la competencia con otros centros culturales, es útil trasplantar un arte y una cultura vivos, bajo la forma de festivales cinematográficos (Cannes, Venecia), teatrales (Avignon) o musicales (Bayreuth, Evian) (Lozato, 1990).

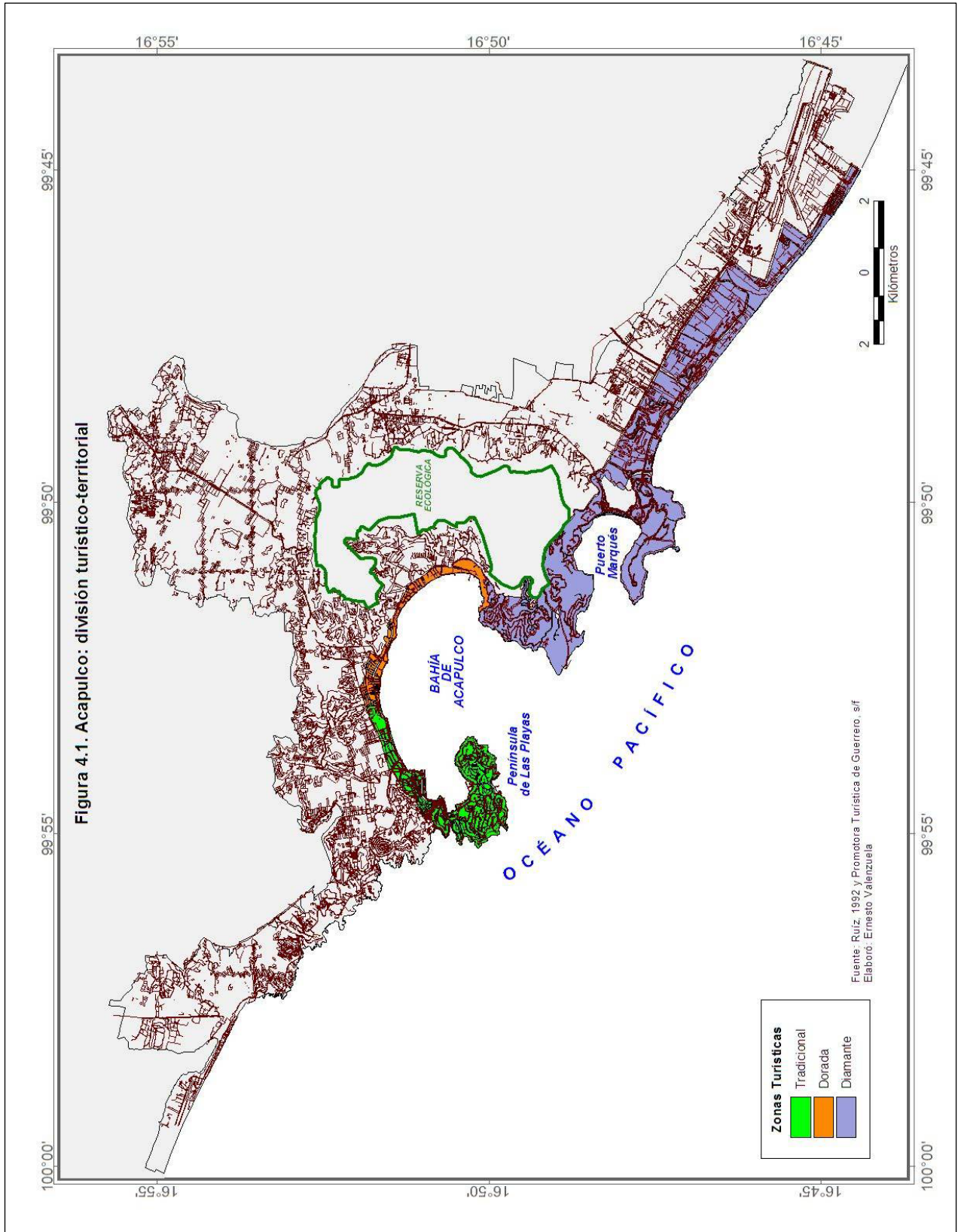
La división turístico-territorial de Acapulco

La década de los setenta significó para Acapulco su consolidación pero también el inicio de un declive en su reputación internacional con el relativo descenso de la tasa de crecimiento de turistas, empero, la actividad siguió siendo la de mayor importancia para el puerto y el destino se mantuvo entre los preferidos del turismo nacional. En consecuencia, se produjo la expansión territorial de la actividad que propició, primero una división simbólica entre los nuevos y los viejos espacios del turismo y después una división formal en tres zonas: Acapulco Tradicional, Acapulco Dorado y Acapulco Diamante. La división además de los fines de promoción, es útil porque permite la distinción de los espacios turísticos por el nivel adquisitivo de los turistas que lo consumen y el nombre de las empresas que lo explotan.

4.1. Demarcación turístico-territorial de Acapulco

El espacio geográfico de Acapulco no sólo es un testigo del acontecer histórico o el receptáculo de los acontecimientos que en él ocurren, sino que es un productor de la historia, y a su vez, un producto en la evolución de la actividad turística. Es un espacio dinámico, de contrastes y constantes transformaciones, pero en el que aún es posible encontrar diversas huellas del pasado que permiten reconstruir parte de su historia o explicar la evolución de la estructura urbana-turística. La expansión territorial es obra del proceso histórico, porque durante el siglo XIX Acapulco fue un pueblo, a mediados de éste, se designó con su nombre un municipio, en 1920, el puerto adquirió la categoría de ciudad en la clasificación del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), y a mediados del siglo XX el nombre era sinónimo de un destino turístico, el más importante de México y de los predilectos a nivel mundial. A principios del siglo XXI, Acapulco no tiene límites precisos ante su constante crecimiento, a tal grado que se habla de los muchos Acapulcos dentro de un Acapulco, o del Acapulco turístico y del resto. El espacio que se identifica como turístico es resultado de un proceso de expansión territorial, que se conformó de acuerdo con los intereses, necesidades, modas y ante todo, de la dinámica del capitalismo para su reproducción y evolución, como ya se ha visto anteriormente.

En la actualidad, el Acapulco turístico está dividido en tres zonas con una delimitación precisa: el Acapulco Tradicional, el Acapulco Dorado y el Acapulco Diamante; según el gobernador José Ruiz Massieu (1992) producto de la evolución del turismo en el puerto desde el decenio de los cuarenta (Promotora Turística de Guerrero, s/f) (Figura 4.1). De esta forma, Acapulco fue el primer destino turístico de litoral en México cuya transformación conformó una división turístico-territorial, un tanto-



para distinguir y establecer el límite entre el espacio nuevo del espacio viejo en la actividad turística, pero sobre todo por la expansión territorial que ha tenido la actividad a través del tiempo por la importancia económica. La división para fines comerciales, se utiliza para ofertar diferentes atractivos y actividades, pero sobre todo, de tres espacios turísticos de diferente nivel adquisitivo de uso y consumo. Los espacios son también el resultado de la constante reinvencción de Acapulco y la necesidad de mantenerse vigente en el mercado turístico. Más que una evolución turística por el eminente crecimiento urbano, de que ni siquiera la división es fiel, lo acompañan otros factores de índole socioeconómico, político y natural, que en general se aluden cuando se habla de la división, sin embargo, el simple nombre de cada zona deja en claro la jerarquía económica y su accesibilidad para cierto tipo de inversionistas y turistas. La reconstrucción de la historia a través del proceso de expansión turística en Acapulco deja en claro que en todo momento ésta se realizó por la necesidad de tener espacios de exclusividad, diferentes del resto por sus atractivos, servicios, instalaciones o simplemente porque era lo nuevo, la novedad, y significaba mayor valor para los inversionistas.

De acuerdo con la clasificación de los destinos turísticos de Lozato, Acapulco pasó desde principios del siglo XX de un pequeño centro turístico de litoral de tipo binuclear (ciudad antigua-Centro y barrios residenciales-península de Las Playas) a una gran ciudad turística litoral polinuclear¹ a causa de la diversificación de las actividades y de la clientela turística. El mayor núcleo turístico se localiza en la zona de Acapulco Dorado que concentra la parte primordial de las actividades y de los turistas a lo largo de cuatro kilómetros entre la Costera Miguel Alemán y la playa. El segundo núcleo lo constituye la zona de Acapulco Tradicional que se confunde a veces con el núcleo mayor; finalmente el nuevo núcleo es Acapulco Diamante con un importante crecimiento territorial y de inversión.

4.1.1. Acapulco tradicional. El espacio del recuerdo

El Acapulco tradicional, nombre que sustituyó al de Acapulco viejo, tiene como límites, al norte la avenida Cuauhtémoc, al sur la costera Miguel Alemán, al este la calle Sebastián Elcano en el límite con el Parque Manuel Altamirano (parque Papagayo) y, al oeste, la península de Las Playas y la isla Roqueta, esto es, el fraccionamiento Hornos, el Centro histórico y La Quebrada. En cuestiones de promoción y uso estadístico, en algunas ocasiones se incluye como parte del Acapulco Tradicional el área de Pie de la Cuesta, porque forma parte de los atractivos que, en general, se promocionan en Acapulco.

Con base en un criterio de índole histórico y cuyo referente son los establecimientos de hospedaje, la primera etapa de desarrollo corresponde al período de 1927 a 1950 aproximadamente. En 1927, cuando se inauguró la carretera México-Acapulco e inició el éxodo de turistas y personas para

trabajar, el puerto tenía aproximadamente 5,700 personas que habitan en la zona de lo que hoy se denomina el Centro y que en la división turística es parte del Acapulco Tradicional. El exiguo trazo urbano, fue producto más de la improvisación que de la planeación y el núcleo de expansión se originó a partir de la plaza principal, hoy Plaza Álvarez, donde se construyó la iglesia, el Palacio Municipal y al frente el muelle fiscal. El trazo de la mayoría de las calles se realizó alrededor de la plaza y conforme aumentaban los asentamientos éstas se ampliaban o se abrían otras nuevas. Todas las calles eran angostas y de terracería, de acuerdo con las necesidades de la época cuando circulaban carretas y no existían banquetas, trazo que más tarde dejó de ser funcional por el arribo de los automóviles, lo que produjo problemas de circulación vial, tráfico y la invasión de espacios en las calles para uso como estacionamiento ante la ausencia de éstos en la mayoría de las casas y comercios.

La zona fue el albergue de los primeros turistas que llegaron al puerto, porque la poca infraestructura de servicios estaba ahí, pero además porque el pueblo en sí era un atractivo. A través de los años, el incremento de la demanda propició la transformación de este espacio de acuerdo con las necesidades de la creciente actividad turística, en la que hubo una transición de los inmuebles de hospedaje, de pensiones y mesones que albergaban a viajeros y comerciantes, a casas de huéspedes y amueblados, la mayoría, viviendas familiares que fueron acondicionadas. También se abrieron negocios de venta de alimentos y artículos y fue necesario alinear y ampliar nuevas calles ante el aumento de la población y la consecuente expansión territorial. Por ende, hubo un rápido proceso de transformación en la fisonomía del casco de la ciudad, obra de la actividad turística; el espacio se construyó, modificó o refuncionalizó y rápidamente se saturó, un tanto por la falta de planeación, pero sobre todo porque era un espacio multifuncional en el que se realizaban las actividades comerciales, financieras, administrativas, culturales y de diversión, además del uso habitacional.

La solución ante un espacio atiborrado y conflictivo fue la expansión en los espacios contiguos como la zona de la Quebrada y la península de Las Playas, en ésta sí hubo una planeación de uso de suelo, en particular turístico y habitacional-residencial, que provocó el aumento de su plusvalía y, en consecuencia, restringió el mercado de consumidores y convirtió a la zona en la más exclusiva en los años cincuenta y lugar predilecto del *Jet-Set* nacional e internacional. Fue el momento en que Acapulco se convirtió en un paraíso tropical gracias a los medios de comunicación y según Bergeret (2001) creó un deseo en millones de personas que buscaban la atmósfera de prestigio que el puerto representaba.

El Centro rápidamente fue desplazado como zona turística principal y pasó a segundo plano ya que a partir de 1930, tuvo la función de complementar los servicios y hospedaje de La Quebrada y de la

península de Las Playas, para turistas de menor poder adquisitivo, al respecto Lozato (1990:74) afirma que la configuración es un esquema clásico de la costa pacífica mexicana en la que “un núcleo residencial se apoya en un núcleo mayor a la orilla del mar donde están localizadas la playa, el puerto, los comercios y la infraestructura de animación”. En el Centro se siguieron construyendo hoteles y además hubo una expansión de construcción de algunos hacia el extremo opuesto, en dirección al Fuerte de San Diego. Si en algún momento el Centro constituyó un atractivo turístico, fue en el inicio de la actividad, porque no había otra opción en servicios de hospedaje y alimentación. En el decenio de los cincuenta se emprendió la construcción del Acapulco Moderno, ahora denominado Acapulco Dorado, no obstante la zona de Acapulco Tradicional mantuvo su popularidad porque ahí se encontraban los mejores hoteles como el Casablanca, el Flamingos, el del Monte, el Mirador y La Marina, pero también porque tenía dos de las mejores playas: Caleta y Caletilla. Así, en la zona Tradicional se continuó con la construcción de hoteles, en particular, en la península de Las Playas, sin embargo, también hubo un declive de los hoteles pioneros que ante la competencia algunos tuvieron que cerrar porque sus instalaciones ya no eran adecuadas y el servicio era deficiente; algunos se modernizaron y lograron sobrevivir en parte por la fidelidad de su clientela.

Es en los años setenta cuando es más perceptible el declive turístico de la zona Tradicional merced del inicio del auge de la zona Dorado. Las zonas residenciales y comerciales se deterioraron conforme el valor de cambio se convirtió en el criterio de uso en manos de agentes inmobiliarios y especuladores, representación tangible de los diferentes modos de integración económica y social con impacto espacial. Para entonces, la moda de la ubicación de los hoteles en la zona de la playa se había impuesto y, aunque algunos hoteles de la zona de Acapulco Tradicional se construyeron cerca de la playa, la zona no pudo competir con la de Acapulco Dorado, porque existe una marcada diferencia en diversos aspectos, el más relevante fue que el primero fue producto de la improvisación y el segundo de la planeación. Además el Acapulco Tradicional fue el albergue de muchos de los emigrantes de escasos recursos lo que incrementó el hacinamiento y la expansión de la mancha urbana, situación que afectó el paisaje de la zona. Aumentó el comercio formal e informal, se saturó la vista de construcciones en obra negra y sin diseño alguno, con un paisaje diverso en combinaciones de estilos y colores, unido a la proliferación de anuncios espectaculares; también aumentó el tránsito vehicular y, en consecuencia, el ruido y la contaminación, además del congestionamiento vial. Las playas fueron invadidas por vendedores ambulantes, sombrillas de plástico en vez de palapas y basura; el mar, de lanchas viejas y oxidadas. Muchos hoteles no tuvieron modificación ni mantenimiento alguno, carecían de albercas y estacionamiento y ofrecían un deficiente servicio a un costo igual o similar al de la zona Dorada, por ende, tuvieron que cerrar o pervivir hasta la fecha con una escasa clientela (Figura 4.2).

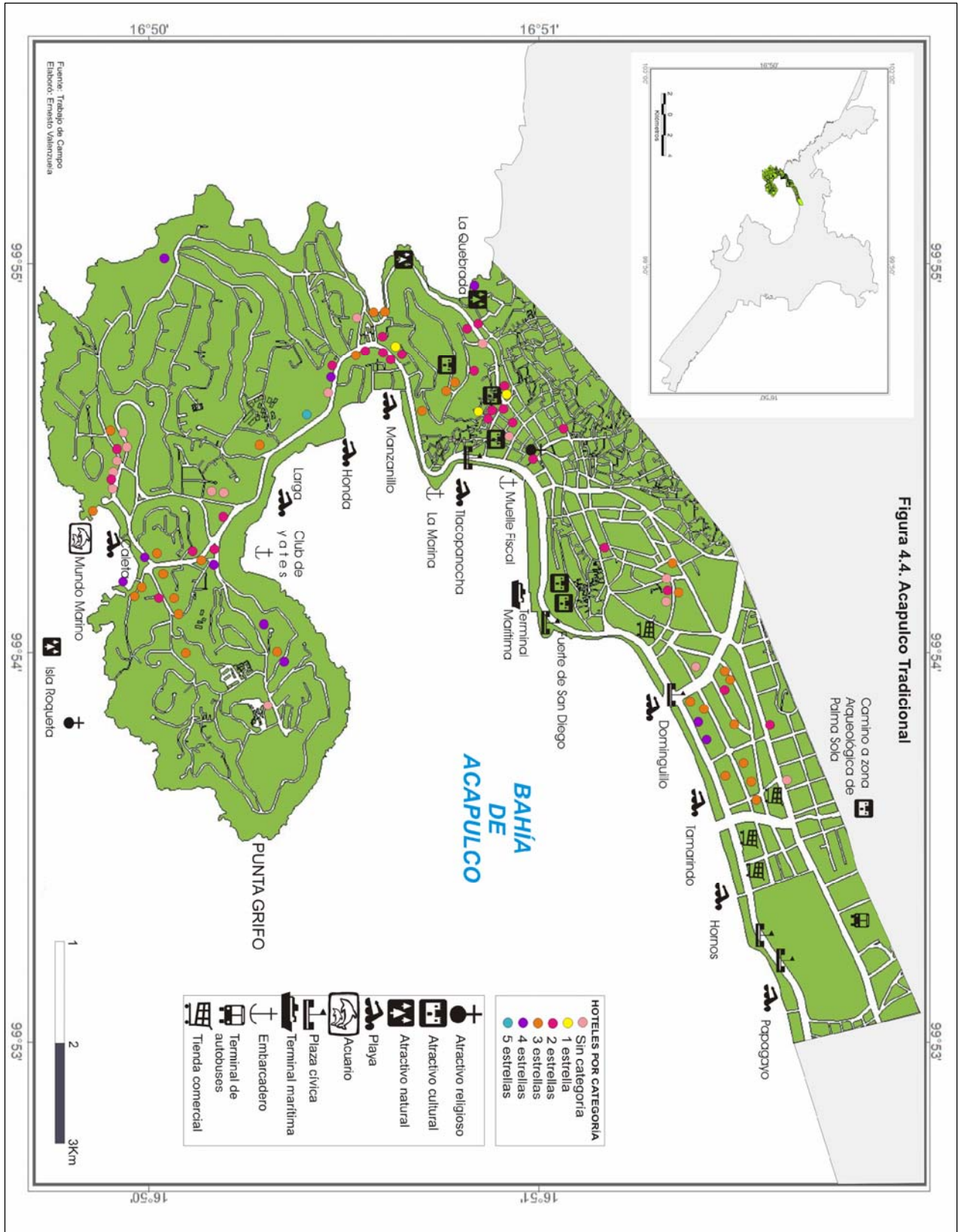
Figura 4.2. Hotel Añove, fundado en 1957, en servicio



Figura 4.3. Ex-hotel Isabel, hoy departamentos



En la actualidad el Acapulco Tradicional ha mantenido los problemas anteriores y se han sumando otros que han perpetuado su crisis turística por más de dos décadas, sin que exista la posibilidad de su recuperación en un corto período de tiempo. Aún así, la zona tiene un importante cometido en la actividad turística del puerto, porque es el destino de los turistas de bajos ingresos que no pueden acceder a las otras zonas, o de turistas de ingresos medios y extranjeros, que por diversos razones se hospedan en la zona, por ejemplo por el ambiente más provinciano y la convivencia con los lugareños. Según la Dirección General de Turismo Municipal, en el año 2004 la zona de Acapulco Tradicional concentró el 52 por ciento del total de establecimientos de hospedaje del puerto, pero sólo el 29 por ciento del total de habitaciones, por lo tanto es la zona con la mayor cantidad de hoteles en el puerto y la segunda por el número de habitaciones, aunque son en su mayoría hoteles pequeños con categoría de tres o menos estrellas, con instalaciones, en general, deterioradas y deficientes servicios. La zona tiene un sólo hotel de cinco estrellas, La Marina, y de cuatro estrellas varios, aunque con reconocimiento sólo el Flamingos, el Mirador, el Caleta y el Parador Acapulco de la cadena Aristos (Figura 4.4).



El porcentaje de ocupación durante los últimos años (2000-2004) ha fluctuado entre el 35 y 29 por ciento anual, situación que ha provocado el cierre de algunos hoteles o su transformación en departamentos, como el caso del hotel Isabel (Figura 4.3) o que sigan abiertos, pero cada día con un mayor deterioro en su infraestructura y sus servicios, porque según los hoteleros se genera un círculo vicioso: como no hay turistas, no hay ingresos; por lo tanto, es imposible mantener en buenas condiciones las instalaciones y el servicio porque las ganancias se destinan para pagar los impuestos y el salario de los pocos empleados. Una de las excepciones es el hotel Misión que ha logrado superar la crisis y ha pervivido por más de setenta años. Fundado en 1930, entonces con el nombre de Monterrey (posiblemente sea el hotel más viejo del puerto en servicio), es uno de los preferidos de turistas nacionales e internacionales, porque mantiene su estilo arquitectónico neocolonial, con techos de dos aguas de teja, con un jardín central y un corredor; tiene un decorado sencillo, con muebles rústicos y artesanías mexicanas y como antaño se preparan los alimentos con un sazón casero y en algunas ocasiones es posible compartir la mesa con los dueños. Por su ambiente familiar y a la vez provincial es un modelo de hotel que tiene ocupación llena casi todo el año (Figura 4.5 y 4.6).

Figura 4.5. Acapulco: fachada Hotel Misión



Figura 4.6. Acapulco: patio y corredor hotel Misión



En relación con los establecimientos de alimentos, la zona de Acapulco Tradicional tiene una amplia oferta en los que se atiende tanto a los turistas como a los habitantes de la zona. En la zona Centro son pequeños negocios donde se venden paquetes de desayunos, comidas o cenas a un precio accesible y, algunos, además con la especialidad de pescados y mariscos; asimismo existen varios establecimientos de comida rápida: pollos, hamburguesas, tacos, garnachas y fritangas. Los establecimientos con ubicación en la Costera Miguel Alemán son de mejor calidad, en particular los que están del lado de la playa, aunque la poca clientela ha ocasionado de manera constante el cierre, la transformación y apertura de los negocios. En la zona existe un restaurante de lujo, el Coyuca 22, en la península de Las Playas y, otro más modesto pero con popularidad en la playa de

Caleta, La Cabaña; restaurantes de cadenas, hay dos, un *Sambonrs* y un *California*, ambos sobre la Costera Miguel Alemán y de comida rápida un *Burger King* y un *Kentucky Fried Chicken* sobre la avenida Cuauhtémoc. Respecto a los precios, en general, existe una relación entre la categoría del negocio y el costo, que son similares a los que se cobran en la zona Dorada, aunque en temporada alta vacacional, hay notorios incrementos.

La infraestructura de servicios es mayor en la zona Centro que en la península de Las Playas y el área de Hornos; no obstante, no es comparable con la que existe en la zona Dorada, tanto cuantitativamente como cualitativamente. De manera específica, no existe ninguna plaza comercial de importancia, aunque sí existen varias plazas y locales individuales de venta de ropa, artesanías y *souvenirs*, productos que, en su mayoría, son de mala calidad. Hay tres tiendas departamentales, aunque de la categoría inferior que se denominan Bodegas, una de Aurrera y dos de Gigante. Según la investigación del trabajo de campo se identificó que no existía ninguna casa de cambio, que había tres bancos en el tramo de la costera Miguel Alemán de la zona, una agencia de viajes de significación, dos locales de expedición de boletos de Aeroméxico, un hospital particular y una clínica del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), tres centrales de camiones, dos de primera clase y una de segunda, todas de la empresa de Estrella Blanca, así como la terminal de Cruceros.

La zona tiene una amplia variedad de atractivos, en particular, los de índole natural, como son las playas, en total doce: Papagayo (Hornitos), Hornos, Carabalí, Tamarindos, Domingullo, Tlacopanocha, Manzanillo, Larga, Angosta, Honda, Caleta y Caletilla, las dos última de las mejores en Acapulco por su arena fina y su suave oleaje. Todas las playas tienen un uso turístico con un acceso, en su mayoría, libre para cualquier persona, aunque en algunas, como en la playa Manzanillo, también se comparte el espacio para actividades de pesca, por lo que parte de ésta está ocupada por embarcaciones, algunas, encalladas desde hace mucho tiempo, o la playa Larga donde se localiza el Club de Yates con un acceso restringido para los socios. En general, todas las playas tienen espacios concesionados con establecimientos fijos de venta de alimentos y artículos de ropa, además de los que de manera ilegal ocupan algunas embarcaciones, como son las acuamotos o las lanchas. También los vendedores ambulantes ocupan un espacio de forma ilegal, aunque no en forma permanente, sino en diferentes intervalos de tiempo durante el día, en una división territorial que el mismo gremio ha impuesto y, en consecuencia, se han adjudicado. Así en Caleta y Caletilla la invasión de los ambulantes de las playas es tal, que cada cinco minutos, o menos, algún vendedor oferta a los turistas alimentos, bebidas, ropa, artesanías, joyería o servicios de masaje, tatuajes, trencitas, canciones y viajes en lancha, entre otros. Así al paisaje de sol, arena y mar se suman los tendedores de ropa, las sombrillas de plástico, la multitud de ambulantes y la basura.

La isla de la Roqueta, es otro atractivo natural de la zona Tradicional, con la categoría de área natural protegida de propiedad federal. Forma parte de los recorridos de las lanchas que zarpan en el Malecón o de Caleta; la isla tiene una pequeña zona de playa y restaurantes, un zoológico y el resto es una reserva natural con acceso restringido vigilado por personal de la Secretaría de Marina. De manera similar a la división territorial de trabajo que tienen los ambulantes, existe una división en el mar para los recorridos, según la embarcación o el gremio al que pertenece, itinerarios donde se puede observar, entre otros, las casas de los famosos como la de Johnny Weissmuller (Tarzán), la piedra Elefante, clavados desde riscos (no desde la Quebrada cuyo acceso está prohibido) y la virgen de los Mares, sí la lancha tiene fondo de cristal. Excepto en temporada alta, el resto del año existe una sobreoferta de embarcaciones, que ocasiona una contaminación visual por el anclaje de las lanchas cerca de las playas, además de que los promotores buscan a toda costa que los pocos turistas aborden sus lanchas, hasta el hostigamiento. Existen dos empresas que realizan también viajes por mar, pero con muelles particulares y yates de mayor capacidad, la primera es *Fiesta & Bonanza*, que hace recorridos por toda la bahía, y la segunda es *Palao Island Club* que la distingue porque tiene un embarcadero y restaurante exclusivo en la isla de la Roqueta. En Caleta además existe en el islote el *Mágico Mundo Marino*, que tiene un acuario, pequeño y deteriorado, albercas, toboganes y un restaurante. En la Quebrada hay dos miradores, uno para observar el espectáculo de los clavados y, el otro, con nombre Sinfonía del Mar, que es un foro abierto con vista al Océano Pacífico. Por último, del otro extremo de la zona Tradicional, en el límite con la zona Dorada se localiza el parque Ignacio M. Altamirano o Papagayo que tiene un zoológico, tres lagos artificiales con lanchas para realizar recorridos, un restaurante, área de juegos infantiles y de juegos mecánicos, además de una replica de la nao de China.

La zona Tradicional, por ser la más antigua, tiene el mayor número de atractivos culturales, sin embargo, éstos son desconocidos o de poco interés para la mayoría de los turistas que forma parte del turismo de masas que viaja a Acapulco para disfrutar de la playa, el clima, el mar y la diversión nocturna. El principal atractivo cultural es el Fuerte de San Diego, único edificio colonial que ha pervivido hasta la actualidad, su manejo esta a cargo del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y alberga el Museo Histórico de Acapulco; a un costado del Fuerte hay otro museo, el de La Mascara, más pequeño y modesto. En el año 2004, con el fin de atraer la atención de los turistas para la visita de ambos recintos museográficos, las autoridades construyeron el puente peatonal "Terminal Marítima Fuerte de San Diego", para hacer de éste un punto obligatorio de visita de los turistas de cruceros. El zócalo es la plaza Álvarez en la que se localiza la Catedral y a su alrededor diversos comercios, la mayoría de comida, artesanías y hospedaje, como el restaurante *La Flor de Acapulco* uno de los más antiguos y la *Botica de Acapulco* que se fundó en 1858. La plaza es el lugar de reunión de los habitantes del puerto, principalmente los fines de

semana, donde también se dan cita los vendedores ambulantes, los mimos y hombres que se dedican a la prostitución. En el centro además está el centro cultural Casona de Juárez con exposiciones temporales y el museo Naval con una exposición permanente de mapas, fotografías y modelos a escala. En la península de las Playas se ubica la casa de Dolores Olmedo, de interés turístico porque en su fachada y en el techo de la terraza el pintor Diego Rivera realizó un mural con alusión prehispánica al Dios Quetzalcoátl de mosaicos y piedras de colores naturales, el acceso a la casa es restringido. Fuera del área turística, en el barrio de la Mira existe el fortín Álvarez, construcción que se realizó durante la colonia como depósito y almacenamiento de pólvora y, posteriormente, Juan Álvarez lo utilizó como Fortín y aunque en la actualidad está en ruinas, su reconstrucción significaría la recuperación física del pasado y un atractivo adicional para el puerto. A cuatro kilómetros de la plaza Álvarez a una altitud entre los 350 y 400 msnm en el anfiteatro de la bahía, se localiza la zona arqueológica de Palma Sola que tiene petrograbados en rocas de diversos tamaños de más de mil doscientos años de antigüedad, hasta ahora, la única zona rescatada de la región. La zona esta a cargo del INAH y el acceso es gratuito, sin embargo, por su relativa lejanía con el área turística, así como por su difícil acceso por caminos angostos y de alta pendiente, que además atraviesan por colonias populares, influye en la poca o nula afluencia turística.

Finalmente, en la zona existen otros atractivos que son parte de la infraestructura de todo puerto turístico como es el Club de Yates y La Marina², o forman parte del equipamiento para mejorar la imagen urbana, como las diversas esculturas que hay en las plazas públicas o sobre la costera Miguel Alemán, en total dieciséis³, asimismo existen cinco plazas importantes: Guatemala, José Martí, Apolonio Castillo, Rotonda de Personajes Ilustres, Cívica Heroica Escuela Naval Militar y del Asta Bandera. En actividades complementarias de entretenimiento está el recorrido con lanchas rápidas de la empresa *Ocean Riders Acapulco*, o la visita a la única discoteca con calidad turística de la zona, la *B&B* ubicada en el fraccionamiento de Las Playas; también se localiza en esta zona el área de tolerancia con diversos antros y cantinas.

En la actualidad, la zona Tradicional cuantitativamente y cualitativamente se constituye como la zona más deprimida y con menores oportunidades en la actividad turística del puerto, a pesar de los diversos intentos para revitalizarla y mejorar su imagen turística. Es perceptible la rápida transformación de su espacio y el cambio de uso del suelo de turístico a habitacional, comercial y administrativo con dos futuros escenarios, mantener su situación de albergue de turistas de bajos y medios ingresos; lo más probable es que algunas áreas, principalmente las de atractivos naturales, se conviertan en islas turísticas, como puntos de visita de un itinerario que oferten en la zona de Acapulco Dorado y, en menor medida, en Acapulco Diamante. En la zona se ha paralizado la inversión, los edificios se han depreciado, no hay continuidad en los programas de rescate y la

renovación urbana se ha transformado en un telón para esconder la pobreza o para cambiarla de lugar. La zona Tradicional, fue producto, se explotó y agotó por la actividad turística y ahora sufre las consecuencias de las desigualdades geográficas que el mismo turismo produce para su reproducción y supervivencia.

4.1.2. Acapulco Dorado. El espacio de la Modernidad

La zona que anteriormente se denominó Acapulco Moderno, ahora recibe el nombre de Acapulco Dorado, adjetivo que se asignó en relación con el color de sus playas. Aunque el nombre de la zona se utiliza con mayor frecuencia en el ámbito turístico, de manera jurídica y administrativa el área comprende una zona más grande en dimensión a la turística, con diversos fraccionamientos y colonias, sin embargo, de acuerdo con los propósitos del presente trabajo, el estudio de manera específica se limita en el área que también las autoridades consideran como turística, cuyas fronteras son: en el poniente la calle Sebastián Elcano; en el oriente la glorieta de Icacos; al sur la Zona Federal Marítimo Terrestre (ZFMT) y en el norte, la avenida Cuauhtémoc y la calle Universidad de Guerrero en el fraccionamiento Magallanes; la calle Bella Vista, Piedra Picuda y Piedra Sola en el Fraccionamiento El Farallón; la calle Lomas del Mar en el Fraccionamiento Club Deportivo y la calle Horacio Nelson en el Fraccionamiento Costa Azul (H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez, 1990).

La zona de Acapulco Dorado tiene la mejor ubicación porque está en el centro de la bahía, en una franja de aproximadamente 4 kilómetros 600 metros paralela a la línea de la costa, con el beneficio de tener amplias playas en continuidad y una brisa directa que disminuye la temperatura, aún con el inconveniente de la barrera de edificios que existe frente al mar. De igual forma, la centralidad de la zona es un factor benéfico respecto a las vías de acceso y comunicación con el resto las zonas turísticas y habitacionales porque su territorio está entre las dos principales calles de la ciudad, la costera Miguel Alemán, la principal arteria de la zona y de Acapulco y la avenida Cuauhtémoc, la segunda en importancia; asimismo, en la Costera entronca el Paseo El Farallón, que es la conexión con el Maxitúnel, ruta por la que llegan o salen la mayoría de los turistas que viajan por carretera.

La construcción de la zona de Acapulco Dorado se inició durante los años cuarenta después de que se expropiaron los ejidos y se movilizó a los pobladores originales; la zona Dorada a diferencia de la Tradicional fue producto de la planeación porque prácticamente quedó vacía y sus nuevos dueños realizaron proyectos inmobiliarios innovadores para la época con la intención de atraer la atención de los turistas, en particular, los de alto poder adquisitivo y de los inversionistas. La zona se dividió territorialmente en dos principales secciones, una turística y otra habitacional, la primera tuvo prioridad y se construyó sobre una franja paralela a la línea de la costa para que los hoteles

estuvieran lo más cerca de la playa y el mar, como lo imponía la moda y, así aprovechar la brisa y disfrutar la vista panorámica de toda la bahía; la segunda, se construyó del otro lado de la costera Miguel Alemán donde se edificaron diversas zonas residenciales y fraccionamientos, destinados para una clase social media, situación que restringió un crecimiento espontáneo, erigió espacios de exclusividad, y sobre todo, inició el desarrollo geográfico desigual tanto de la zona Tradicional como del resto de las áreas hasta entonces habitadas en el puerto. Según el Plan Parcial de Desarrollo Urbano (PPDU) la zona Dorada “se fue consolidando como eje estructurador de los servicios turísticos de Acapulco, y asiento de las colonias residenciales de mayor prestigio” (Ídem.).

El cambio en la organización espacial de la actividad turística en la zona Dorada a su vez produjo cambios en el diseño y construcción de los nuevos hoteles porque los arquitectos adoptaron el modelo funcionalista y, entonces, maximizaron la utilización del espacio, debido entre otros factores, a que su valor se incrementaba conforme se consolidaba la zona. Uno de los primeros hoteles que se construyó, en 1948, en la zona Dorada fue el *Motel Acapulco* en el fraccionamiento Magallanes, que posteriormente se denominó *Park Hotel & Tennis* y en la actualidad es el *Acapulco Park Hotel*, establecimiento que, a diferencia del resto de los que se construyeron sobre la costera, es un edificio en forma horizontal. El fraccionamiento residencial Costa Azul sustituyó al Fraccionamiento de Las Playas en la zona Tradicional en cuestión de fama y estatus por albergar a los residentes de alto poder adquisitivo; ahí se construyó el hotel con el nombre del fraccionamiento que fue famoso durante el decenio de los cincuenta, sin embargo, su lejanía con la playa y el mar, entre otros factores, produjo, con el tiempo, desventajas de competitividad y, en consecuencia, el descenso de clientes. La consolidación de la zona y su expansión hacia la glorieta de Icacos también fue producto del traslado del aeropuerto, en 1954, de Pie de la Cuesta al ejido Plan de los Amates, y aunque éste se localiza a varios kilómetros de la zona Dorada, la ventaja es que no es necesario cruzar la zona de Acapulco Tradicional para llegar a él.

Acapulco Dorado es la zona más consolidada de las tres y es el centro de la actividad turística de Acapulco porque tiene la mejor infraestructura y el mejor equipamiento de servicios turísticos y urbanos. David Harvey (1985:197) afirma que: “[...] no es sorprendente encontrar que las zonas de más altas rentas en la ciudad están colonizadas por actividades comerciales cuya productividad no puede ser medida: oficinas gubernamentales, bancos, compañías de seguros, agentes de bolsa, agencias de viaje y diferentes empresas dedicadas a la organización del ocio”. De acuerdo con el Plan Parcial de Desarrollo Urbano y la Declaratoria de Usos y Destinos del Suelo, de Mejoramiento y Conducta e Imagen Urbana de Acapulco Dorado, el corredor turístico de la Costera Miguel Alemán se divide en tres tramos: el primero va desde el Parque Papagayo hasta la glorieta de la Diana y se distingue del resto porque es una zona de transición en sus características entre la zona Tradicional y la zona Dorada en la que existe una mezcla de comercios y servicios turísticos y

urbanos de atención para las personas que la habitan o la visitan de ingresos medios y bajos. La segunda área va de la glorieta de la Diana al Club de Golf de Acapulco y se considera el tramo de mayor intensidad de la actividad turística en el que predominan los comercios y los servicios de tipo turístico con grandes hoteles, tiendas de marca y diversión nocturna. La tercera zona, del Club de Golf hasta la glorieta de Icacos, es un área de transición con la zona Diamante en la que se combina el uso de suelo habitacional (condominios) con el administrativo y turístico de menor intensidad, pero más exclusivo (Ídem.) (Figura 4.7).

En hospedaje existen todas las categorías de hoteles, aunque predominan los de cuatro y cinco estrellas, además de una importante oferta de condohoteles, establecimientos extrahoteleros y segundas residencias. La oferta de hospedaje en sus diferentes categorías y tipos se concentra sobre la costera Miguel Alemán, en específico en la acera con vista al mar, donde predominan los edificios de más de veinte pisos; en la acera opuesta los establecimientos son pequeños sin llegar a rebasar los cinco pisos. Según el PPDU en la zona de Acapulco Dorado, en 1990, la altura de los hoteles variaba de dos a 32 pisos, pero el promedio era de 16, asimismo la densidad iba desde los 37 cuartos por hectárea hasta los casos de excepción de 1,837 cuartos por hectárea (Figura 4.8) (Ídem.).

Figura 4.8. Acapulco: vista de Acapulco Dorado



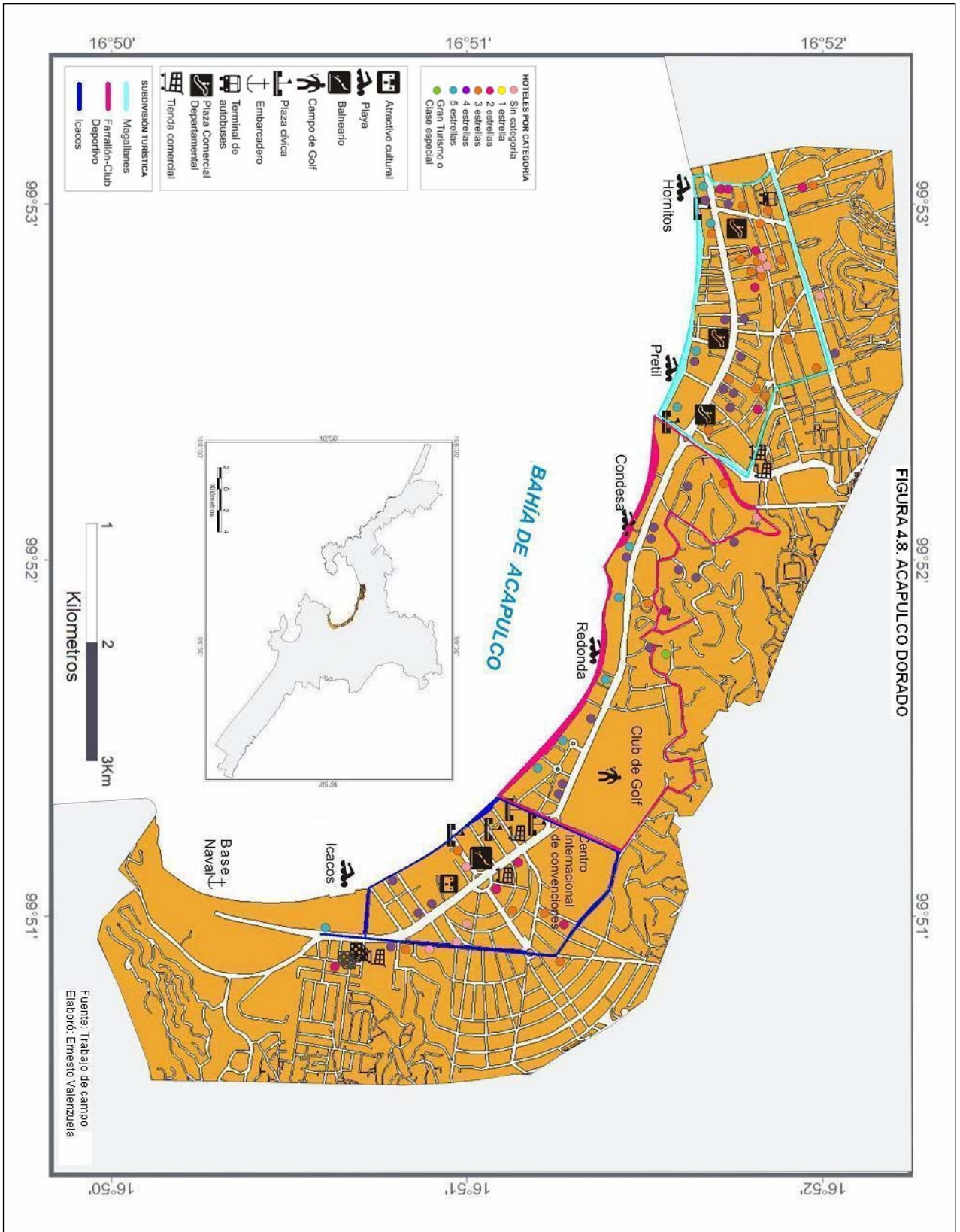


FIGURA 4.8. ACAPULCO DORADO

Respecto a los establecimientos de alimentos y bebidas, además de los que tienen la mayoría de los hoteles, existe una variedad tanto en especialidades por el tipo la cocina (italiana, japonesa, española, mediterránea, argentina, francesa, libanesa, brasileña, china) como por el concepto y servicio (cafetería, comida rápida, snack, buffet), con la presencia de una o más sucursales de las cadenas de restaurantes nacionales como Vips (4), Samborns (3) y 100% Natural (4), internacionales como McDonalds (2), Hooters o Carlos & Charlies y Señor Frog's del Grupo Anderson y más exclusivas como La Mansión, Tony Roma's y Sushi-Itto; en bares está el Barba Roja, Planet Hollywood (la otra sucursal en México está en Cancún) y Hard Rock Café, entre otros. El costo de los alimentos y las bebidas está en relación con la ubicación, calidad y la firma del negocio, pero, en general los precios son similares entre los establecimientos, aunque en temporada alta, algunos, en particular los negocios pequeños, suben los precios, situación que constituye una de las principales quejas en la Procuraduría del Consumidor y de Protección al Turista.

Para la diversión nocturna hay cantabares y discotecas, éstas de diferente estilo según el tipo de música que se toca; sin embargo, la diferencia más eminente es la de tipo racial, porque a pesar de que la ley prohíbe cualquier tipo de discriminación, en algunas discotecas como la Baby O, se practica de manera evidente la selección de clientes por el color de piel, ojos y cabello de los visitantes, con la intención de elegir a los turistas nacionales más parecidos a los internacionales, negando su arbitrariedad con letreros que precisan "Club de socios e invitados". La zona de mayor movimiento nocturno está frente a la playa Condesa, con un corredor de restaurantes, bares y discotecas al aire libre, abiertos hasta el amanecer, en específico, los fines de semana o períodos vacacionales.

En diversión, hay variedad, según la edad, el horario, las actividades o el status económico. En la zona se localiza el parque Papagayo, el parque acuático CICI, el Club de Golf, el Centro Internacional de Convenciones y lugares de juego como Bingo, Jai Alai y Race & Sport. Existen cuatro plazas comerciales, *La Gran Plaza* es la más grande (75000 m²) con más de cincuenta establecimientos y un complejo de cines de la cadena *Cinépolis* y la tienda departamental *Fabricas de Francia*, subsidiaria de la empresa Liverpool; la segunda, *Galerías Diana*, es la plaza más nueva y por ahora la más exclusiva con tiendas de renombre y única sucursal en el puerto como *Starbucks*, *Mixup* y *Zara*, entre otras, así como las salas VIP de la cadena *Cinépolis*; en *Plaza Bahía* no existen establecimientos de importancia, salvo un restaurante de la cadena *California* y en la plaza *Oceanic 2000* un complejo de cines de la cadena *Cinemark* y un restaurante *Samborns*, en ambas plazas es frecuente el cierre y la apertura de negocios. En la zona hay dos mercados de artesanías que venden una variedad de objetos, la mayoría de identidad ajena a lo local o estatal,

elaborados en otros estados o en países como China. Hay cinco tiendas departamentales: Wal-Mart, Mega Comercial Mexicana, Súper Gigante, Comercial Mexicana y Sam's (Figura 4.16).

Toda la actividad turística y comercial de la zona Dorada se concentra a ambos lados de la Costera Alemán y, ocasionalmente en las calles aledañas, en consecuencia, también ahí se localizan las principales sucursales bancarias de las empresas Bancomer, Banamex, Banorte, HSBC, Scotiabank, Banejército y Afirme, además de que hay algunas casas de cambio y las sucursales de empresas de rentas de autos como Hertz, Avis y Álamo; asimismo, existen diversas tiendas especializadas en ropa, artesanías, medicamentos, joyería y fotografía entre otras, algunas de prestigio como *Tommy Hilfiger* de ropa o Sergio Bustamante de escultura (ahora cerrada). En la costera también se localizan algunas oficinas de gobierno como el Tribunal Superior de Justicia, Nafinsa y la Secretaría de Economía, así como una institución educativa particular, la Universidad Americana.

El principal atractivo natural de la zona son las playas, en total seis: Hornitos, El Morro, Pretil, Condesa, Redonda e Icacos, todas con comunicación entre si excepto La Condesa y Redonda entre las que existe un acantilado. Todas son amplias, de arena media, y la mayoría tiene equipamiento de sillas y sombrillas, además de que existen diversos negocios de comida, venta de artículos de playa como ropa, salvavidas y bronceadores. En la playa Condesa hay renta de acuamotos y se ofertan viajes en la "banana" o en el paracaídas, también está el *Paradise Bungy* y, en el hotel *Romano Palace*, se reserva el Skydive (paracaidismo en vuelo). Debido a que las playas son el sitio obligado de visita de los turistas, es también el espacio de mayor concentración de los vendedores ambulantes que ofertan una variedad de mercancías y alimentos. Éstos son vistos por los turistas como una plaga porque los hostigan para la compra de sus productos, y para los empresarios, porque su aumento y expansión territorial ha provocado el deterioro de algunas zonas, como ejemplo la plaza España, lugar que han convertido en un tianguis, baño clandestino y basurero.

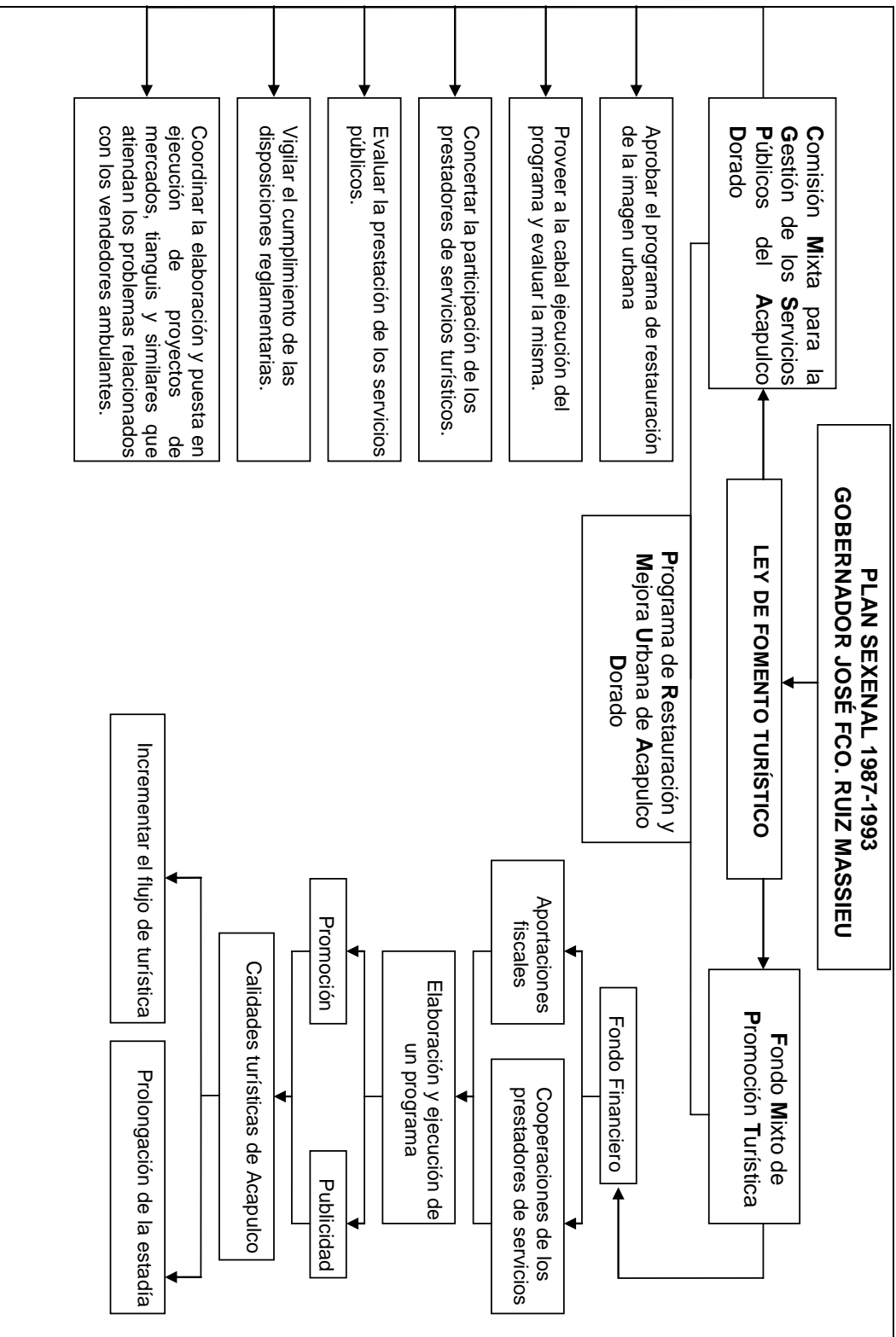
Entre los diversos programas para mejorar la imagen de Acapulco y, por ende, incrementar el número de turistas, las autoridades del municipio han adornado la Costera Miguel Alemán con diversas estatuas, algunas hechas por artistas nacionales y otras por extranjeros como parte de programa de hermandad de Acapulco con ciudades internacionales. En la zona Dorada hasta el 2005 había trece⁴, sin embargo, para el año 2006 había desaparecido la figura de Golda Mayer que la comunidad israelita regaló, como anteriormente ocurrió con la escultura de La Nao expuesta en la glorieta de Icacos; en la parte frontal del hotel El Presidente existe una escultura, la que según la información que proporcionó el personal del hotel, la realizó el pintor español Salvador Dalí, no obstante, el autor es Matías Goeritz. Por último, existen atractivos complementarios como

son el recorrido en los tranvías turísticos con tres rutas fijas o el recorrido por la costera en una calandria jalada por un caballo.

Con todo y que la zona Dorada es la más consolidada, no ha estado exenta del crecimiento anárquico y el abandono de su infraestructura y equipamiento, motivo por el que, en 1991, las autoridades municipales, encabezado por el presidente Juárez Cisneros en colaboración con el gobernador Ruiz Massieu, pusieron en marcha el Plan Parcial de Desarrollo Urbano con las declaratorias sobre usos y destinos de áreas y predios con el objetivo de lograr un desarrollo equilibrado en el aspecto social, económico, urbano y turístico en la zona, así como para mejorar las condiciones de vida de la población (Cuadro 4.1). En el plan se hizo énfasis en la cuestión del ordenamiento, la consolidación, la renovación y la protección de la zona. Los principales problemas detectados fueron el deterioro ambiental por la falta de pavimento en algunas calles, el escurrimiento de aguas negras y la acumulación de basura, así como la contaminación por ruido y humo de los vehículos de transporte público; el déficit de estacionamientos⁵ y el deterioro de la imagen urbana, además de que la saturación de construcciones, anuncios, vehículos, casetas de comercio ambulante, lotes sin uso, construcciones abandonadas y diversidad de estilos arquitectónicos era el paisaje común de la costera Miguel Alemán.

Algunas de las acciones para revertir o atenuar los problemas que se hicieron fueron el mejoramiento del sistema de recolección de basura, la construcción de estacionamientos y la apertura de los subutilizados, además de que se prohibió el estacionamiento en la vía pública, disposición que nunca se acató; para descongestionar el tráfico de la costera Miguel Alemán se decidió rehabilitar la costera vieja y promocionarla como vía alterna; en la cuestión de la imagen urbana quedaron prohibidas sobre la costera Miguel Alemán las construcciones de baja calidad, de establecimientos industriales y la ubicación de sitios de taxis; se propuso la reubicación de los depósitos de combustibles (que no se realizó) y se obligó a los dueños de lotes baldíos a bardearlos. En cuestión de mobiliario se decidió colocar o renovar los botes de basura, los buzones de correo, las casetas telefónicas, los puestos de periódicos y revistas, de flores y artesanías y las casetas de paradas de autobuses. En cuestión de publicidad quedó prohibido el anuncio de espectaculares en azoteas, paredes laterales o en bardas de lotes baldíos, precepto que no se cumplió. Finalmente también se pretendió erradicar el comercio ambulante, prohibiéndolo, sin embargo, igual que otros mandatos, su cumplimiento fue momentáneo (H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez, 1990).

Cuadro 4. 1. Acapulco: programa de restauración y mejora urbana de Acapulco Dorado



Fuente: Secretaría de Fomento Turístico, 1988
Elaboró: Ernesto Valenzuela Valdivieso

Es predecible que la zona Dorada será por algunos años más el centro de la actividad turística de Acapulco por su favorable ubicación y por su actual consolidación, sin embargo, a lo igual que la zona Tradicional hay una transformación paulatina en el tipo, la cantidad y la calidad de los establecimientos turísticos porque, en general, la oferta desciende y los negocios de las firmas de prestigio y/o transnacionales cierran y se reubican en los espacios de moda o más exclusivos de Acapulco como ahora es Diamante. La economía, la zona y la actividad turística se nacionaliza y populariza, porque la mayoría de los turistas que la visitan son nacionales, de un nivel adquisitivo medio y bajo y, en consecuencia, algunos negocios para evitar el cierre se adaptan al tipo de turistas, pero sobre todo a sus ingresos, situación que en la mayoría de los casos, está relacionada con la disminución en la calidad del servicio y de las instalaciones y el deterioro de la imagen.

4.1.3. Acapulco Diamante. El espacio de la exclusividad

El proyecto de una ciudad turística que, en 1938, concibió Paul Getty en la zona desde Puerto Marqués hasta Barra Vieja se empezó a hacer realidad a partir del sexenio presidencial de Carlos Salinas de Gortari, período de una nueva etapa en la vida turística de Acapulco porque el presidente, en colaboración con el gobernador Ruiz Massieu, realizó dos obras monumentales, posiblemente las de mayor costo en la historia de Guerrero y el puerto: la primera, la construcción de la autopista del Sol, y la segunda, el desarrollo inmobiliario de Acapulco Diamante⁶. Ruiz Massieu, desde su toma de posesión como gobernador, presentó el Programa de Acción Inmediata (PAI) para el período de abril a diciembre de 1987, cuya acción prioritaria sería la corrección del modelo de desarrollo, tomando al turismo como acción económica preponderante que actuaría como catalizador para el desarrollo agropecuario y de la industria de bienes de consumo, además de la concertación con el sector privado para la realización de inversiones socialmente provechosas (Díaz, 1994 y Parra, 1997). En uno de sus discursos el gobernador enfatizó que Guerrero dejaría de ser la tierra del atraso y los guerrerenses dejarían de ser los pobres de la República (Gobierno del Estado de Guerrero, 1989). Desarrolló el circuito turístico “El Triángulo del Sol” para promover en una sola visita los tres principales centros turísticos de la entidad: Acapulco, Taxco e Ixtapa-Zihuatanejo, además de la realización de dos nuevas leyes de apoyo a la actividad turística: la de Fomento Turístico y la de Regulación y Fomento del Sistema de Tiempo Compartido⁷ (Ruiz, 1992). En respuesta, recibió diversas críticas, en su mayoría negativas, como la de Ramón Reyes Carreto, rector de la Universidad Autónoma de Guerrero quien dijo: “Guerrero no es Acapulco, ni Taxco ni Zihuatanejo, solamente Guerrero es un pueblo agrícola”. Pablo Sandoval Cruz, su contrincante para la gubernatura, afirmó que a Ruiz Massieu “[...] el sistema lo llevó a dar más impulso a una infraestructura que va a servir al gran turismo, al internacional y, por ende, al capital extranjero” y que “no escapa a las directrices que dominan toda la Nación” (Sánchez, 1995).

Acapulco Diamante, es la zona más reciente y aún se encuentra en proceso de construcción. Su origen es producto de la expansión territorial de la actividad turística en el puerto, pero sobre todo, de la necesidad de reinventar el producto y la imagen de Acapulco con la creación de un espacio de entretenimiento adaptado a las nuevas necesidades y modas turísticas, aunque restringido para un selecto grupo de turistas en su mayoría de alto poder adquisitivo. Así, Acapulco Diamante es el espacio turístico de exclusividad y, en consecuencia, de segregación social, porque el acceso a algunos espacios está limitado sólo a los inquilinos o huéspedes, incluyendo algunas playas. Según la declaratoria de usos y destinos del suelo de Acapulco Diamante esta zona fue la única que quedó libre para el desarrollo turístico y habitacional, por lo que se consideró prioritario e ineludible prever su crecimiento ordenado; el proyecto de Acapulco Diamante se formuló para responder a las nuevas modas y necesidades turísticas de fin de siglo, en particular, a las relacionadas con el reencuentro con la naturaleza, el ecoturismo y la aventura, pero sobre todo, para volver a reposicionar el destino turístico en el mercado internacional, como un caso de reinención (H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez, 1990).

El desarrollo turístico-urbano de Acapulco Diamante se inició a finales de los años ochenta en el suroeste de Acapulco, fuera de la bahía de Santa Lucía y frente a la playa del Revolcadero, por iniciativa del Gobierno del Estado y de la Promotora Turística de Guerrero (PROTUR)⁸. El proyecto está conformado por el Plan Director Urbano para la zona que va desde la base naval de Icacos hasta Barra Vieja y por los desarrollos turísticos inmobiliarios de PROTUR. El concepto es similar al de los centros integralmente planeados (CIP) que ha construido en el país el Fondo Nacional de Fomento Turístico (FONATUR) con la intención de evitar un crecimiento desordenado de la actividad turística y de los asentamientos humanos, aunque la diferencia entre Acapulco Diamante y los CIP, es que el primero se ha orientado más al mercado inmobiliario de condominios más que de hoteles, aunque en el plan maestro que realizó PROTUR se pretendía mantener un equilibrio entre la oferta de hospedaje de gran turismo y los espacios condominales y de tiempo compartido de alta calidad. En el mismo plan se declaró la intención de la construcción de un campo de golf e instalaciones recreativas y para el deporte (Ruiz, 1992 y Promotora Turística de Guerrero, s/f). En la consolidación del proyecto, también intervino la colaboración de las autoridades hacendarías, primero con la colocación de quinientos millones de pesos en certificados de participación inmobiliaria, y después a través del otorgamiento de un *swap*⁹ hasta por 150 millones de pesos para la construcción de la infraestructura (Ruiz, 1992).

Acapulco Diamante está integrado por 18 polígonos que en su conjunto tienen como límites, al norte, la carretera federal 200 Acapulco-Pinotepa Nacional entre el poblado de cuadrilla Cayacos y el ejido de Tres Palos; al oriente la laguna de Tres Palos; al sureste el Océano Pacífico, la bahía de Puerto Marqués y la base naval de Icacos hasta los terrenos del Aeropuerto Internacional; al

poniente la base naval de Icacos y el tramo de la carretera Escénica. Según la Declaratoria de usos y destinos del suelo de Acapulco Diamante, la extensión de la zona es de 7,640.30 hectáreas, con diferentes usos (Cuadro 4.2).

Cuadro 4.2. Usos y destinos del suelo de Acapulco Diamante, 1990

Uso de suelo	Área en hectáreas	Porcentaje
Zona urbanizada o en proceso de urbanización	2,616.40	34.24%
Reserva territorial	2,552.40	33.41%
Actividades agropecuarias	1,638.8	21.45%
Acuacultura	13.2	0.17%
Conservación y equilibrio ecológico	819.50	10.73%
Total Área Acapulco Diamante	7,640.30	100%

Fuente: H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez, 1990

La zona tiene una combinación de usos del suelo como son turístico de bajo impacto, habitacional, rural-urbano, industrial, de cultivos y huertos y conservación; no obstante, la presión demográfica y la actividad turística han ocasionado un cambio de uso de suelo aún con las declaratorias y los planes de desarrollo urbano. En consecuencia, hoy día es la zona de mayor expansión territorial y crecimiento económico del municipio y de la entidad. Entre los principales centros de población destacan la Unidad Habitacional Luís Donald Colosio, El Coloso, los fraccionamiento Brisamar, Marina-Las Brisas, Brisas I y II y el Club Residencial Las Brisas.

En forma similar a la zona de Acapulco Dorado, el estudio se limita al área turística desde la base naval de Icacos, los extremos de la carretera Escénica, Puerto Marqués, Punta Diamante, el área de norte a sur desde el boulevard de las Naciones hasta la playa Revolcadero y con límite en el sureste en el fraccionamiento de Tres Vidas en la Playa. Según PROTUR la reserva territorial con vocación turística es: Punta Diamante (263 hectáreas), Playa Diamante (199 hectáreas), Ex conjunto hotelero Tres Vidas en la Playa (157 hectáreas), Diamante Country Club (110 hectáreas) y Granjas del Marqués (116 hectáreas) (Promotora Turística de Guerrero, s/f) (Figura 4.9).

El acceso terrestre a Acapulco Diamante es a través de tres vías: el más rápido es por el viaducto Diamante que comunica de forma directa la autopista del Sol con el boulevard de las Naciones, su longitud es de 22.5 kilómetros, con dos carriles de cada sentido; el uso de esta vía tiene un costo similar al del pago del Maxitúnel (Ídem.). El segundo acceso es por Acapulco Dorado, por la carretera Escénica que tiene 8.25 kilómetros y que después del cruce con la avenida Instituto Tecnológico, se convierte en el boulevard de las Naciones, vía con más de 9 kilómetros y dos puentes, uno en la glorieta del Marqués y el otro frente a Plaza Diamante; finaliza en el Aeropuerto-

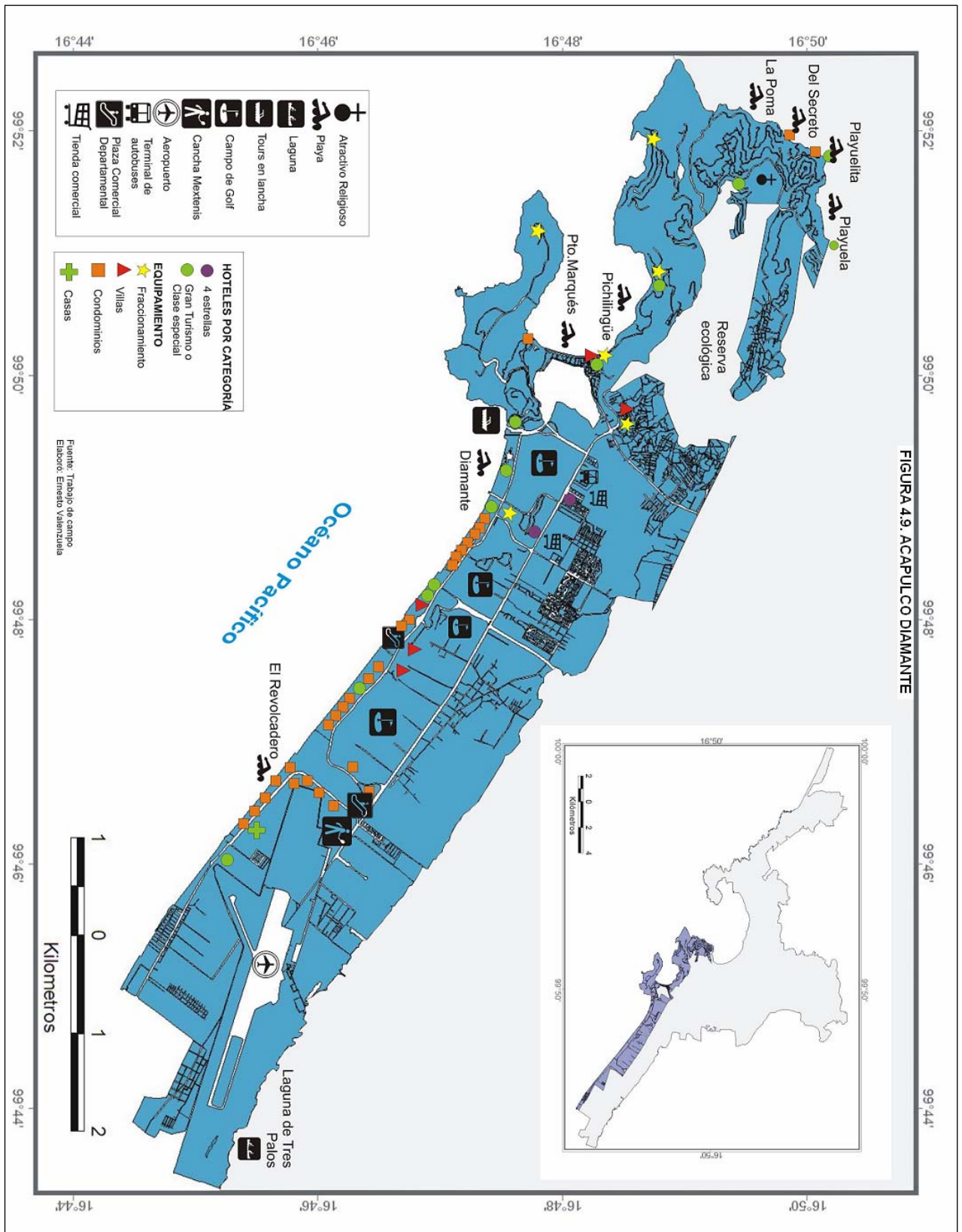


FIGURA 4.9. ACAPULCO DIAMANTE

Internacional. La tercera vía, que en general, no se utiliza para el turismo, es la avenida Instituto Tecnológico o carretera Cayacos-Puerto Marqués, que une la carretera Acapulco-Pinotepa Nacional con el boulevard de las Naciones, su longitud es de 6.9 kilómetros.

Residencial Las Brisas y carretera escénica

Las Brisas es una zona conformada por fraccionamientos residenciales, hoteles de Gran Turismo y establecimientos turísticos de alimentos, bebidas y diversión nocturna. El área se construyó a la par que la zona de Acapulco Dorado en el sexenio alemanista, primero con la expropiación de los terrenos del ejido Cumbres del Llano y después con la construcción del hotel Las Brisas que se inauguró en el invierno de 1957. Desde su constitución Las Brisas se caracterizó como un espacio de planeación en el que se evitó, a diferencia de otras zonas residenciales del puerto como Las Playas o Costa Azul, la combinación de diferentes usos del suelo y niveles adquisitivos de los habitantes. La planeación urbanística en combinación con las características del terreno, en su totalidad de montaña con pendientes, en algunos casos, mayores a cuarenta y cinco grados, y de acantilados, fueron factores que favorecieron su relativa privacidad y a su vez la estabilidad de crecimiento como no ocurrió en el Acapulco Dorado y Tradicional. La conformación de algunas zonas del litoral con pequeñas playas, sin continuidad por la interposición de un acantilado, más que un limitante fue un factor que favoreció a los dueños de los terrenos para construir espacios de exclusividad y evitar la intromisión de personas ajenas a los fraccionamientos, predios y playas privadas, como es el caso del hotel Camino Real que se localiza en el fraccionamiento Pichilingue.

La vialidad de la zona es a través de la carretera Escénica de dirección oriente a poniente en ambos sentidos desde la base naval de Icacos hasta la glorieta de Puerto Marqués. Su longitud es de 8.25 kilómetros y consta de dos carriles para cada sentido, aunque en algunos tramos se combina un carril de un sentido por dos del otro. En general la carretera se encuentra en buen estado en su pavimento, señalización y vallas de contención, sin embargo, debido a la continuidad de curvas, algunas muy cerradas y sobre todo a la irresponsabilidad de algunos turistas que manejan en estado de embriaguez, es el camino con el mayor índice de accidentes en Acapulco.

Esta zona, por sus características, es la transición entre la zona turística del Acapulco Dorado y la de Acapulco Diamante, aunque la similitud es mayor a la de Acapulco Dorado desde el Club de Golf, sin embargo, la principal diferencia la constituye el tipo y la categoría de los establecimientos turísticos, la mayoría de firmas de prestigio o para el mercado de turistas de alto poder adquisitivo, contexto que ha propiciado el corredor turístico más exclusivo y discriminatorio de Acapulco. Entre las ventajas de localización destacan la vista panorámica de toda la bahía, el equilibrio entre las construcciones y las áreas verdes, con reservas naturales protegidas y construcciones con diseños arquitectónicos en concordancia con el paisaje, así como la privacidad de acceso, porque el

tránsito en el área es sólo en automóvil para inquilinos o turistas hospedados en una casa o en un hotel. La zona tiene tres de los cuatro hoteles en Acapulco con la categoría de Gran Turismo: Las Brisas, Camino Real y Radisson, los dos últimos con la primacía competitiva de playas particulares; hay dos discotecas, las más grandes del puerto, Palladium y Enigma, así como los restaurantes Casanova, Kookaburra, Mezzanotte, Linda Vista y los bares Zucca, Señor Frog's y Spicey, entre otros.

Punta Diamante

Punta Diamante nunca estuvo sujeto a régimen ejidal ni fue explotado por campesinos, pero no se libró de conflictos de tenencia de tierra desde principios del siglo XX. El área, posesión de particulares, había tenido en su historial diversos procesos judiciales por hallarse controvertida la propiedad, dada la falta de títulos. Algunos de los dueños en litigio solicitaron al gobierno del Estado la solución del problema a través de la vía expropiatoria para finiquitar con ánimo de equidad y en breve lapso las referidas controversias (Ruiz, 1992). El gobierno del Estado solicitó al Federal a través de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE) la expropiación de la península sur de la bahía de Puerto Marqués, conocida como Punta Diamante. La petición la aprobó el presidente Miguel de la Madrid el 27 de agosto de 1987, con la declaración en el Diario Oficial de la expropiación de Punta Diamante como una acción de utilidad pública para el desarrollo turístico, en una superficie de 265 hectáreas, 37 áreas y 88 semiáreas; terreno que se transfirió a PROTUR. A excepción de un caso que se cubrió en numerario, la indemnización constitucional fue cubierta con la entrega de fracciones inmobiliarias del desarrollo turístico (Ibíd.). Así la mejor reserva territorial de Acapulco Diamante pasó a manos de PROTUR, con una ubicación privilegiada como península entre la bahía de Puerto Marqués y el Océano Pacífico y un relieve sinuoso de altitud hasta los 120 metros idóneo para la construcción escalonada y de galerías de vista al mar en los acantilados.

Posteriormente, PROTUR realizó el respectivo Plan Maestro para establecer las modalidades de desarrollo y requerimientos de infraestructura, servicios y equipamiento, además de la zonificación en áreas comerciales, habitacionales y naturales para preservación ecológica. Para la construcción del desarrollo inmobiliario de Punta Diamante se constituyó el Grupo Diamante, establecido como un fideicomiso con el apoyo del grupo financiero BBVA BANCOMER, la participación de PROTUR y del Grupo Mexicano de Desarrollo (GMD). En 1994, el GMD se convirtió en el socio mayoritario ya que adquirió el 33 por ciento de los derechos patrimoniales del fideicomiso propiedad hasta entonces de PROTUR; así, el GMD se convirtió en el dueño del 90 por ciento de la titularidad y el 10 por ciento restante es propiedad de inversionistas privados. Sin embargo, no sólo el GMD se benefició con la expropiación de Punta Diamante, ya que diversos políticos y empresarios se apropiaron de terrenos en la zona. Tal fue el caso de Diego Fernández de Cevallos quien se

apropió, desconociéndose la forma, de cinco y media hectáreas (55 mil 418 metros), que le fueron entregados según Ureña sin deuda alguna, con infraestructura a cargo del erario y con exención del impuesto predial desde la firma del contrato y, hasta por dos años más, después de la conclusión de las obras y puesta en operación de los servicios de infraestructura, todo ello especificado en las cláusulas del contrato de compra-venta con fecha del 29 de marzo de 1993. Por su parte, la familia del presidente Salinas de Gortari, en particular, su padre y sus hermanos Raúl y Adriana, también se interesaron por la adquisición de terrenos en Punta Diamante lo que no fue posible porque el gobernador Ruiz Massieu, se negó a la interferencia en sus negocios por parte de sus familiares políticos (Ureña, 1996).

El proyecto turístico de Punta Diamante consiste en la construcción de diversos desarrollos unifamiliares, condominales y hoteleros de gran turismo, además de centros de salud y rehabilitación (spa), restaurantes y centros deportivos; todas las construcciones de preferencia horizontales, provistas de amplios jardines y, la mayoría con vista al mar. Los principales proyectos del GMD para Punta Diamante son:

1. Desarrollos inmobiliarios y turísticos en las 88 hectáreas del Fideicomiso Punta Diamante.
2. El fraccionamiento residencial El Remanso
3. La Marina Puerto Majahua
4. El Club de Golf de Punta Diamante.

Si en su conjunto, Acapulco Diamante es un espacio de exclusividad, Punta Diamante lo es aún más, porque el acceso a la zona esta restringido con una caseta de vigilancia para los inquilinos o turistas que se hospedan en el único hotel que hay en la zona, el Quinta Real. El espacio de mayor exclusividad, se llama El Remanso, se ubica en el área de mayor plusvalía del la península, justo en la punta desde donde es posible observar la playa Revolcadero y la bahía de Puerto Marqués, en los lotes 20 y 21 B, que en total suman una superficie de veinte hectáreas. Este terreno esta dividido en siete lotes condominales, siete clusters residenciales, 20 lotes residenciales, dos lotes para servicio de hospedaje, el campo de golf, la marina y el club de Mar. La dimensión de los lotes va desde los 1000 m² hasta los 17,000 m², algunos con el régimen de condominio donde es posible comercializar unidades privadas y el propietario recibe en proporción a su lote las áreas comunes como calles, cañadas, riscos y áreas verdes. De acuerdo con la normatividad, el Remanso es un proyecto de baja densidad, por lo tanto, el 30 por ciento del área estará cubierta y el resto queda libre para la construcción de jardines, terrazas y albercas. En relación con el tipo de construcción existen lineamientos de diseño que comprende la arquitectura de paisaje, para evitar la miscelánea de estilos; el reglamento establece un máximo de cuatro niveles de altura en forma vertical o en terraza en terrenos con pendiente y, en ningún caso, sobre la vialidad de acceso superior,

respetando la vista de los terrenos colindantes, porque todos sin excepción deben tener vista al mar. Según la publicidad del Grupo Diamante, la seguridad en la zona es una prioridad, por lo tanto, existe un puente de acceso controlado con personal de auxilio altamente calificado. Lozato (1990) ratifica que estas fórmulas de aldeas-clubs y de complejos integrados, reservados a una clientela lejana con un alto nivel medio de vida, los convierte en una especie de espacios ghettos sociales.

El proyecto de La Marina Majahua se ha postergado porque no tiene la autorización de diversas dependencias de gobierno, entre ellas, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, aún cuando la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales otorgó la autorización de la manifestación de impacto ambiental. La Marina se edificará en Puerto Marqués y se contempla la construcción de un muelle de 130 posiciones de atraque para yates de hasta 70 metros, así como villas, un hotel y establecimientos para comercios, todos con un diseño arquitectónico mediterráneo, similar a que existe en Portofino o Positano en Italia (Grupo Mexicano de Desarrollo, 2007 y Promotora Turística de Guerrero, s/f). En igual condición se encuentra el proyecto del Club de Golf Punta Diamante, en el que se pretende construir un campo de golf de 18 hoyos respetando la sinuosidad del relieve y el atractivo adicional de las vistas panorámicas de la bahía de Puerto Marqués y el Océano Pacífico.

Las obras de urbanización básica se realizaron con un esquema de permuta-pago que consistió en cubrir, por parte de PROTUR, a las empresas constructoras el 55 por ciento en tierra y el 45 por ciento en efectivo; el GMD estimó la inversión de las obras en 26 millones de dólares (Grupo Mexicano de Desarrollo, 2007). En 1989 se inició la construcción de la infraestructura de servicios urbanos (agua, drenaje, electricidad, alumbrado público y teléfono) con la particularidad de que todas las instalaciones, sin excepción, están ocultas con la intención de proporcionar una mejor imagen urbana y modificar lo menos posible el paisaje natural. Para evitar la contaminación se edificó una planta de tratamiento de aguas residuales, y en vialidad se construyó la avenida que va de un extremo al otro de la península con entronques de calles a los costados, todas con concreto hidráulico, además de que hay una ciclopista paralela a la avenida. En 1992 se hizo el puente vehicular de 94 metros de longitud para el acceso a Punta Diamante y de comunicación con la playa Revolcadero, la playa Diamante y el boulevard de Las Naciones (Promotora Turística de Guerrero, s/f). A su vez, GMD firmó un convenio de participación con la cadena hotelera de origen asiático *Banyan Tree* para que construya un hotel de categoría especial con *spa*, un desarrollo residencial de 60 villas de lujo y varios restaurantes de especialidades (Ídem.).

Fraccionamiento Copacabana y playa Diamante

El fraccionamiento Copacabana se construyó en el decenio de los cincuenta, sin tener en su momento las licencias y autorizaciones del municipio, por ende, el Ayuntamiento no suministró los servicios públicos y prohibió su operación. Debido a que el área, en ese momento, no se consideraba como potencialmente turística, el ochenta por ciento de los lotes quedaron baldíos, situación que propició la invasión por parte de precaristas, lo que a su vez ocasionó el deterioro de la infraestructura y que, más tarde, varias propiedades salieran en remate por adeudos fiscales.

Posteriormente, el 98 por ciento de los propietarios con la intención de recuperar su propiedad, o mejor aún su inversión, solicitaron al gobierno del Estado la expropiación del fraccionamiento, petición que se aceptó sin inconveniente porque el área formaba parte, según el Plan Director Urbano, de la zona de Acapulco Diamante y su vocación se asignó como turística. PROTUR, con el apoyo del gobernador Ruiz Massieu, expropió el terreno y cubrió la indemnización de ley a los 763 afectados (Ruiz, 1992). Para realizar la expropiación fue necesario un estudio por parte de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, en relación con la vocación del suelo, investigación tendenciosa que dio como resultado características ideales del fraccionamiento para la actividad turística. Ruiz Massieu, para justificar la acción, argumentó que la expropiación significaría inversión, empleo y divisas y que finalmente, en una especie de formula matemática, lo anterior se traduciría en bienestar de los habitantes y sus familias. La expropiación de más de 138 hectáreas se realizó el 18 de octubre de 1987 como una acción de utilidad pública (Promotora Turística de Guerrero, s/f).

En conjunto con la expropiación del fraccionamiento Copacabana se expropiaron los terrenos de Playa Diamante, franja costera que se extiende desde el Aeropuerto Internacional hasta el hotel Pierre Marqués, con una superficie de 199 hectáreas en forma rectangular, más de tres kilómetros de frente marino y aproximadamente medio kilómetro de fondo. Los terrenos de playa Diamante son los de mayor valor, algunos con un costo de 180 dólares el metro cuadrado según la información que proporcionó el ingeniero Carlos Cuevas, coordinador técnico de PROTUR; de acuerdo con el Plan Maestro los principales usos de suelo son: hotelero, condominal y residencial. El área además cuenta con un reglamento de construcción con normas de tipo estándar internacional para centros turísticos de baja densidad y categoría Cinco estrellas/Gran Turismo, entre ellas el diseño arquitectónico, para evitar misceláneas en estilos, texturas y colores, asimismo se especifica las alturas máximas permitidas, las restricciones de las colindancias con los lotes, el número mínimo de cajones de estacionamiento por tipo de construcción, las densidades máximas, la ocupación del suelo en planta baja y la superficie máxima de construcción, entre otras (Promotora Turística de Guerrero, s/f).

En vialidad se construyó, en 1991, la avenida costera Las Palmas de siete kilómetros de longitud, paralela a la línea de costa y al boulevard de las Naciones; ambas son las arterías principales de comunicación de la zona de Acapulco Diamante. La avenida de las Palmas tiene dos carriles de cada sentido, un camellón, una ciclopista, señalización y espacios para estacionamiento; en general, en el costado de la avenida hacia la playa están las construcciones de condominios y de hoteles como son el Pierre Marqués, The Fairmont Heritage Place, El Princess de Acapulco y el Vidalfel Mayan Palace; en el otro extremo hay villas, condominios, pero sobre todo, espacios deportivos, en particular, campos de golf (Figura 4.10 y 4.11)

Figura 4.10. Acapulco Diamante y playa Revolcadero

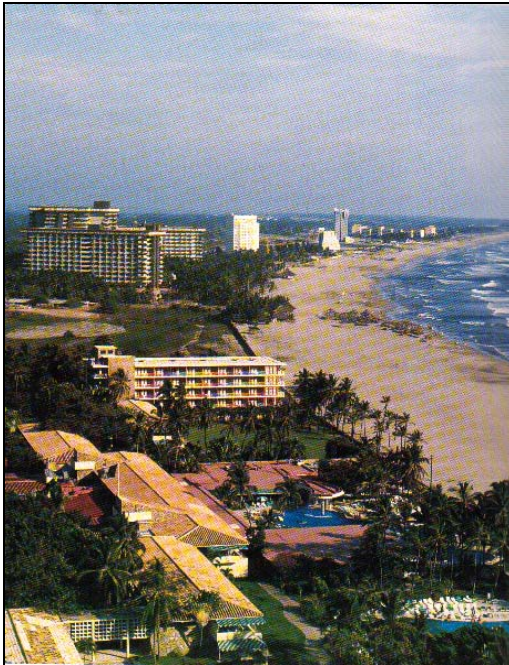
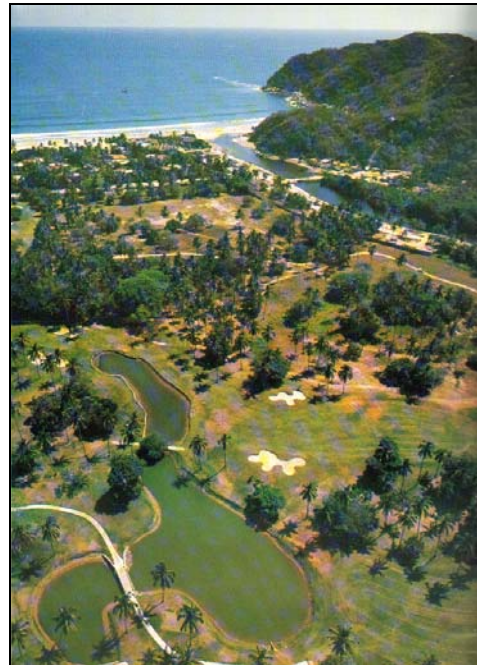


Figura 4.11. Campo de golf Fairmont



Tres Vidas en la Playa

El complejo Tres Vidas en la Playa se construyó en 1970 y fue el primer Mega Resort de Acapulco. La localización, en un principio no favoreció al complejo porque el terreno estaba fuera de la bahía, en un área despoblada y sin servicios; sin embargo, a su favor estaba la cercanía al aeropuerto internacional y sobre todo que la propiedad se adquirió a través de una permuta que el gobierno hizo con los inversionistas porque a través del proyecto se impulsaría la actividad turística y, según los dueños, se capitalizarían 35 millones de dólares. Aún con estas ventajas, los dueños además se apropiaron ilegalmente de 39 hectáreas más para construir dos campos de golf de 18 hoyos cada uno, albercas, siete lagos artificiales y una playa privada (Gomezjara, 1974). En un área de 300 hectáreas se construyeron 300 villas, 30 albercas y un campo de golf de 36 hoyos (Ruiz, 1992).

El pago de cinco mil pesos anuales (400 dólares) restringió el acceso y convirtió a Tres Vidas en la Playa en el club más exclusivo de Acapulco, lo que otorgó prestigio al puerto por el concepto del hotel y por la calidad de su clientela; a finales de 1970 el club ya tenía 300 socios. La situación cambió a mediados del decenio de los setenta al grado que el establecimiento cerró sus puertas en 1976 debido a conflictos de tipo agrario y laboral. La propiedad se deterioró con el tiempo sin ningún plan para su rehabilitación, situación que a su vez propició conflictos entre los nuevos dueños en relación con el futuro de la propiedad, finalmente decidieron solicitar la expropiación a efecto de que el inmueble se incorporara a los planes de desarrollo de Acapulco Diamante. Las 157 hectáreas del conjunto de Tres Vidas en la Playa se expropiaron por decreto del Poder Ejecutivo del Estado que se publicó en el periódico oficial, el día 26 de mayo de 1980 (Promotora Turística de Guerrero, s/f). Esta expropiación junto con la de Punta Diamante y Copacabana, significó para PROTUR el aumento sustancial de reservas territoriales en un total de novecientas hectáreas. En el decenio de los noventa, un grupo inmobiliario de Nuevo León adquirió la propiedad de Tres Vidas en la Playa para construir un desarrollo residencial y conservar el campo de golf. El predio tiene cinco kilómetros de playa y se dividió en 56 lotes de cinco mil metros cuadrados y 29 lotes de dos mil metros cuadrados. El campo de golf es de 18 hoyos, algunas áreas frente al mar y con una casa club en un área de 8 mil metros cuadrados; su categoría es de clase mundial (PGA) y ocupa el tercer lugar dentro de la lista de los diez mejores de México según la revista *Gourmad Golf*. En la actualidad, la propiedad funciona con la misma razón social y su promoción para el alquiler de alguno de sus espacios es a través de compañías de bienes raíces.

En síntesis Acapulco Diamante se constituye como un centro de lujo especializado que está aparentemente abierto como espacio de acogida (más o menos incorporado) pero sus opciones de actividades y clientela turísticas lo convierten en un territorio reservado. En forma similar a la forma en que se construyó la zona de Acapulco Dorado, el Acapulco Diamante fue posible por el arrebato de las tierras ejidales a sus propietarios, aunque con la diferencia de que no se utilizó el argumento para justificar la acción por causa de utilidad pública, sino abiertamente se aceptó el motivo para uso turístico, sin embargo, en ambos casos ha sido claro el contubernio entre los políticos y los empresarios para consolidar negocios en el ramo inmobiliario y turístico. En consecuencia, el esquema de evolución del nuevo espacio turístico es similar al de las otras zonas turísticas aún con la planeación, el ordenamiento territorial y los estudios de impacto ambiental porque su surgimiento y desarrollo se realizan en la lógica capitalista, sistema que se caracteriza en propiciar e incrementar la desigualdad económica entre los espacios del capital y el resto.

Notas:

¹ Según Lozato (1990) Los emplazamientos costeros especializados en turismo no otorgan más que un lugar complementario a las actividades no turísticas. Todo espacio, o casi todo, ha sido estructurado por y para el turismo. Todo aquí está organizado, estructurado, tan sólo en función del turismo; el plan de urbanismo recuerda por su aspecto cuadriculado una geografía voluntaria. Es casi una conquista turística, una colonización del antiguo espacio rural y marítimo por una clientela afortunada.

² El desarrollo náutico turístico La Marina se construyó en 1993, quizá demasiado tarde respecto al auge turístico de Acapulco. Su propietario, Miguel Guajardo (1997:64-66) en su libro autobiográfico cita a los antiguos propietarios de los predios donde construyó la Marina: “[...] adquirí del ingeniero Jorge Méndez el terreno colindante con el Hotel Club de Pesca conocido como Punta Sirena, posteriormente los terrenos que habían sido propiedad de don Ramón Llano en donde está Playa Honda se lo compré al ingeniero Segura Lecea así como el cerrito que colinda con Playa Honda que adquirí de Nacional Hotelera, una casa colindante con Punta Sirena me fue vendida por su propietaria la señora Emilia Moresky (esposa de don Melchor Perrusquía) que junto con la casa que fue del señor Cullery colindante con todas estas propiedades y que se adquirió en la última etapa al ser comprada de la sucesión Archer se consolidó una superficie de más de 30,000 m²”.

³ Héroes y personajes ilustres: Benito Juárez, José Martí, Juan R. Escudero y Francisco Xavier Balmis. Artistas y deportistas: José Agustín Ramírez, Macario Luviano, Agustín Lara, Tin Tan y Apolonio Castillo. Diversos: Mujer arreglándose el pelo, mujer sobre roca, mujer sentada, nao de China, Sirena y Delfín y Escultura en arena.

⁴ En el 2006, de Icacos al parque Papagayo sobre la Costera Miguel Alemán se encontraban las esculturas: Fuente para conmemorar los 15 años del ACAFEST, fuente de un Hombre y una mujer, escultura de Golda Mayer, Navegante de Japón, Faraón, Nuestro Planeta Azul-conmemoración del cincuenta aniversario de la UNICEF-1997, Ciudades hermanas Acapulco-Beverly Hills-1993, Héroe desconocido, José Rizal, Figura China del autor Ti Ang Boya, Miguel Alemán Valdés cincuenta años de la costera, La Diana y Gandhi.

⁵ Según el estudio que se realizó se identificó un déficit de 1380 cajones en los edificios destinados a condohoteles, de 1613 en comercios, de 6420 en restaurantes, bares y discotecas y de 882 en oficinas, que en conjunto sumaban 10,295 cajones. En forma contraria había un superávit de 585 cajones en algunos hoteles.

⁶ El plan sexenal del gobierno Ruiz Massieu para el estado de Guerrero contempló el desarrollo de cuatro grandes proyectos, dos en específico para favorecer la actividad turística. El primero, la construcción de la tercera etapa de expansión turística en Acapulco en el área que se denominó Diamante; el segundo, la construcción de la autopista desde la ciudad de Cuernavaca para mejorar el flujo de turistas al puerto. De los proyectos restantes, uno era para la actividad forestal con la construcción de la carretera de Filo Mayor y el otro, para la agricultura con la continuación y terminación de algunas presas inconclusas. En teoría, el desarrollo de los cuatro proyectos otorgaría un balance entre el turismo, la agricultura y la industria de beneficio para la economía estatal y, en palabras del gobernador, para que los guerrerenses dejarán de ser los pobres de la República.

⁷ En 1987 se aprobó la Ley de Fomento al Turismo que tiene por objeto regular las acciones del gobierno del Estado y de los municipios para el fomento de la actividad turística, a través de regular la infraestructura física y los servicios públicos; planear las áreas territoriales de vocación turística y formar las reservas necesarias; definir la coordinación entre las dependencias y entidades públicas y los particulares; establecer estímulos fiscales y realizar la promoción para la inversión del sector privado y del sector social. El eje del nuevo cuerpo legal es la disposición y uso de la tierra como instrumento que orienta el crecimiento de las ciudades turísticas y determina la aplicación de las inversiones. De manera complementaria se contienen disposiciones que establecen como causa de utilidad pública, la constitución y preservación de reservas territoriales de interés turístico en los términos del Artículo 27 de la Constitución General de la República (Ruiz, 1992).

En relación con la ley de Regulación y Fomento del Sistema de Tiempo Compartido tiene como propósito lograr un equilibrio entre el estímulo a la inversión y el control de este tipo de desarrollo para la más eficaz protección de los adquirentes. La ley define las responsabilidades de los desarrolladores o promotores, prestadores de servicios turísticos de tiempo compartido y vendedores.

⁸ Promotora Turística de Guerrero fue creada por la Ley del Fomento al Turismo en 1987, es un organismo público descentralizado con los siguientes objetivos: adquirir y administrar la reserva territorial con vocación turística; estimular el crecimiento ordenado; otorgar estímulos a desarrolladores privados; promover infraestructura y servicios públicos; atraer inversión nacional y extranjera; incrementar el turismo en la región; elaborar planes maestros y por sí, o junto con los particulares, llevar adelante desarrollos turísticos hoteleros, condominales o análogos y vigilar las normas

emitidas por la autoridad en materia de uso del suelo y densidades, entre otros (Ruiz, 1992; Promotora Turística de Guerrero, s/f).

⁹ Las operaciones *sawp* o canje de inversión directa extranjera son los acuerdos mediante los cuales las partes se comprometen a intercambiar flujos de dinero en fechas futuras, durante un plazo determinado al momento de concertar la operación.

Organización turístico-territorial de Acapulco: hospedaje y transporte

El proceso histórico del turismo en Acapulco ha dado como resultado una conformación del espacio en el puerto con implicaciones en el ámbito socioeconómico, político, cultural y ambiental. En particular, el espacio turístico de Acapulco funciona a través de una organización en la que interactúan diversos factores, la mayoría directamente vinculados con la actividad y otros de forma secundaria, pero que en su conjunto permiten que la actividad se desarrolle y el puerto sobreviva, porque el turismo es la principal actividad de la ciudad y el que reconfigura sus espacios. El contenido del capítulo es un análisis de la organización del espacio turístico, tanto de fuentes documentales como de trabajo de campo, en el que se consideró la división oficial de las tres zonas turísticas para el estudio de la distribución de la infraestructura, el equipamiento y los atractivos turísticos, además del estudio de la accesibilidad, los flujos y las redes de transporte, así como del mercado, conformación y evolución de las corrientes de turistas.

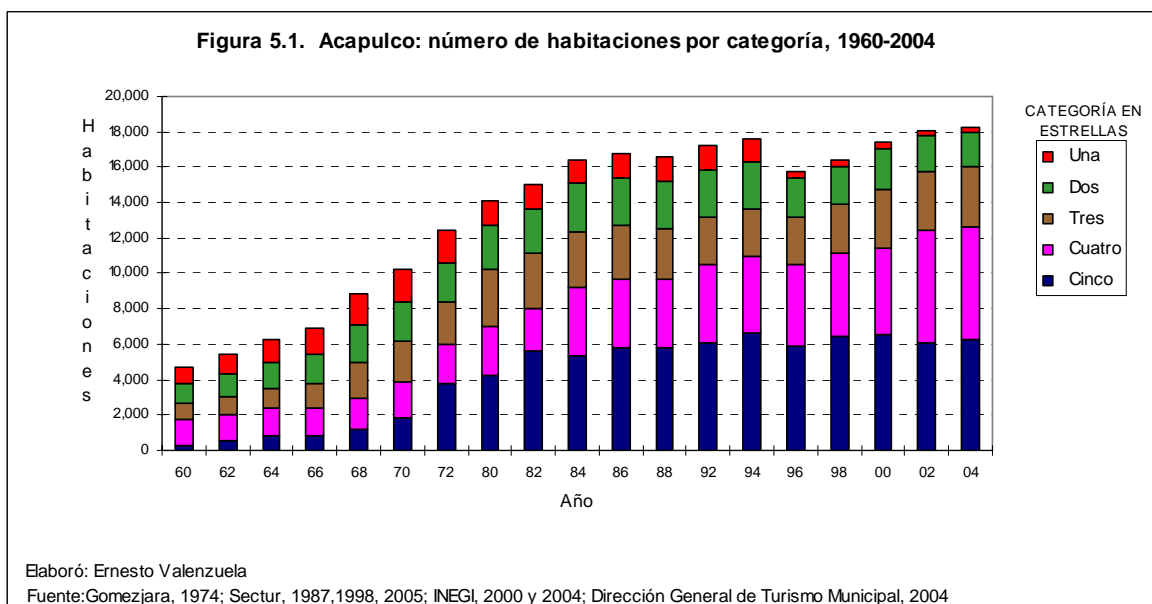
5.1. Características y distribución del equipamiento de hospedaje de Acapulco

Acapulco tiene una amplia variedad de instalaciones de hospedaje en categoría, servicios y precios con un patrón de distribución espacial, histórico y evolutivo. A través de los factores de localización, diseño arquitectónico y tipo de servicios se puede elaborar la historia de los establecimientos de hospedaje y, complementar la del turismo del puerto, además de realizar un modelo de interpretación de las causas y las consecuencias del patrón de distribución, que puede ser similar o igual al de otros lugares turísticos. La actividad turística y la expansión hotelera la sido un factor que dirigió el proceso de urbanización del puerto, tanto en servicios como en asentamientos, además de la consecuente sustitución de las incipientes actividades económicas tradicionales como la pesca y la agricultura acompañadas de un intenso proceso de expropiación de tierras ejidales alrededor de la bahía.

En un proceso interdependiente, el aumento de establecimientos de hospedaje ocasionó el aumento de turistas y viceversa y, a pesar de que no existe un registro confiable del incremento del número de hoteles en las primeras décadas del siglo XX (anexo 2), aproximadamente en los treinta del siglo pasado había 41, en el siguiente decenio aumentó a 54 y en los cincuenta a 72 albergues. A partir de los setenta fueron desplazados por los hoteles de las cadenas de hospedaje transnacionales. La instalación de estos hoteles en el puerto significó importantes cambios no sólo en la cuestión administrativa, de servicios y de relación laboral, sino también en la organización espacial de toda la actividad turística y la conformación urbana. En general también hubo un

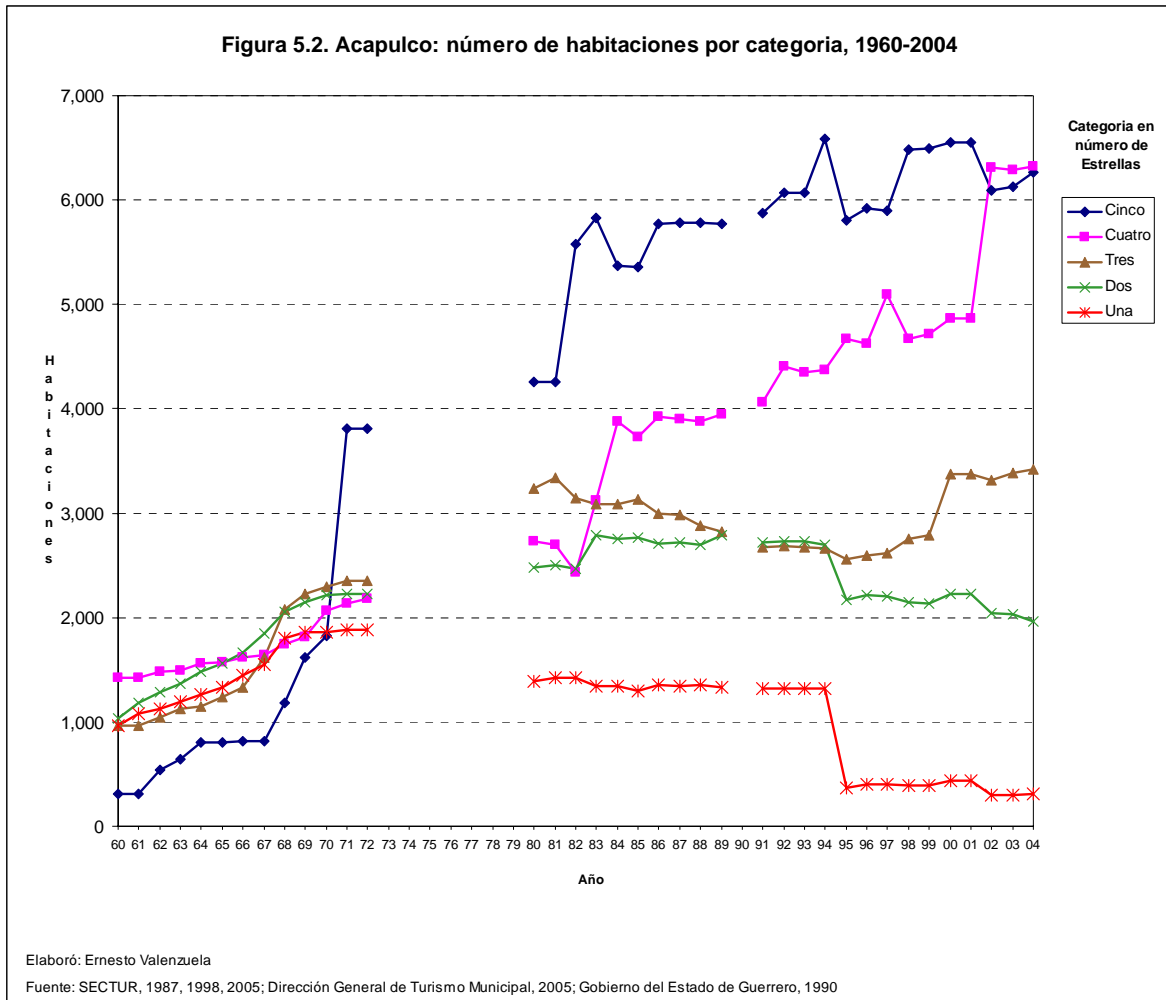
cambio en el paisaje, ya que la mayoría de los hoteles fueron construcciones de más de diez pisos que se ubicaron entre la costera Miguel Alemán y la playa.

El decenio de los sesenta tuvo el mayor crecimiento de hoteles en Acapulco y aumentó el número de habitaciones, en promedio con una tasa de crecimiento del 8.1 por ciento anual, el más alto porcentaje hasta la fecha; sin embargo, a partir de los ochenta el panorama se revirtió, y se ha mantenido un crecimiento lento, en promedio del uno por ciento anual, progresión que prácticamente se ha estancado y en algunos años, hasta ha disminuido. El registro de tasas negativas ocurrió en el año de 1991 con -0.2 por ciento y en el año de 1995 con -1.2 por ciento, no obstante en este último el decremento se debió a que la Secretaría de Turismo cambió los criterios de registro para los establecimientos de hospedaje (Figura 5.1).



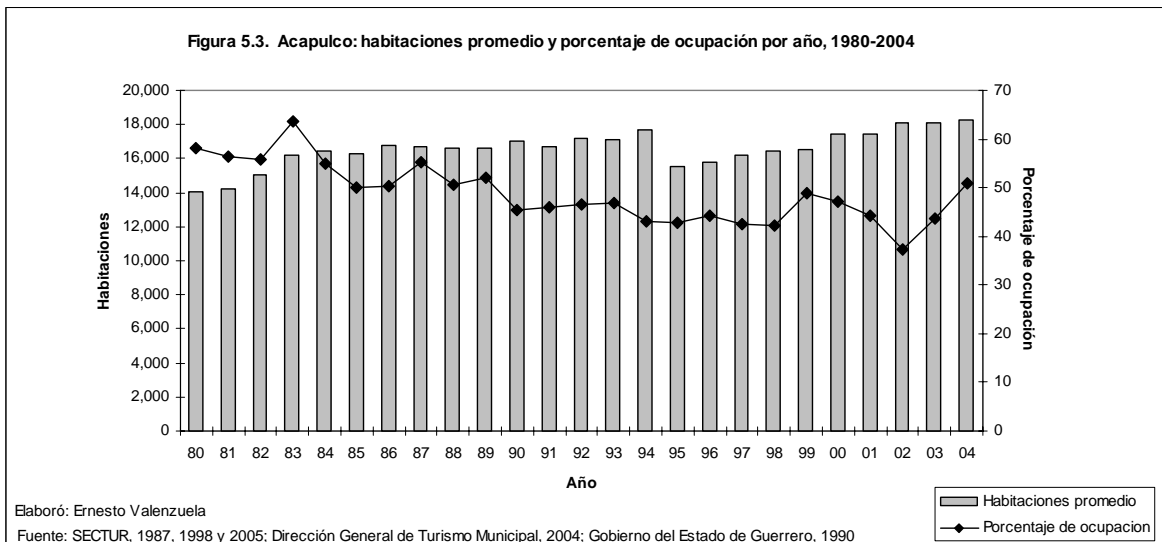
El arribo de las cadenas transnacionales en Acapulco propició el aumento de hoteles de lujo (en la categoría de Cinco estrellas y Gran Turismo) y aunque no se construyeron muchos, por el tipo de inmuebles se incrementó de manera considerable el número de habitaciones, ya que un sólo edificio tenía más de 750 habitaciones, cantidad igual a la suma de la que tenían varios hoteles medianos. El incremento fue de tal magnitud que en un año, de 1970 a 1971, hubo una tasa de crecimiento del 108 por ciento en habitaciones con calidad de Cinco estrellas (Figura 5. 2). El resto de las categorías tuvieron un menor crecimiento, más lento y diversos retrocesos. Por su parte el comportamiento de la categoría de Una estrella ha sido diferente del resto, porque desde 1986 el número de habitaciones ha decrecido a tal grado que, para 1994, la categoría tuvo aparentemente la quinta parte de cuartos de los que tenía en 1967 entre otras causas porque en la actualidad, tanto la Secretaría de Turismo como la Dirección General de Turismo Municipal en sus estadísticas

sólo incluye los establecimientos con calidad turística y dejan fuera a los hoteles que no ostentan una categoría o son de clase económica, lo que no significa que éstos, en algún momento, reciban turistas.

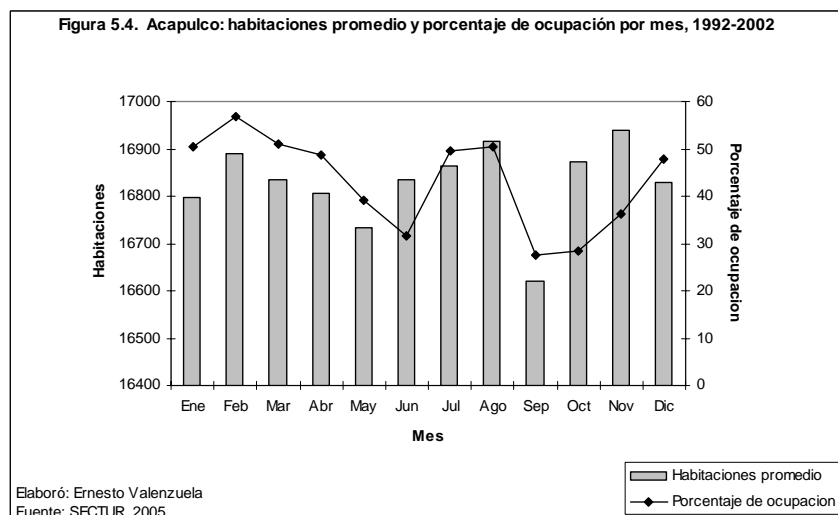


El estancamiento en la construcción de habitaciones en todas las categorías es producto del desprestigio del puerto como destino turístico y, en consecuencia, del nulo interés de los inversionistas de construir nuevos hoteles o ampliar las instalaciones de los que existen, además de que, desde el decenio de los ochenta, Acapulco enfrentó una fuerte competencia con nuevos destinos de litoral mexicanos de alcances internacionales, como Cancún y Los Cabos. Asimismo, repercutió de manera considerable la quiebra de Aeroméxico que redujo en un cincuenta por ciento la oferta de vuelos hacia el puerto y, en consecuencia, ocasionó el descenso del porcentaje de ocupación que hasta la fecha no ha sobrepasado el sesenta por ciento (Figura 5.3) (Gobierno del estado de Guerrero, 1990). Finalmente, también influyó el hecho que durante el último decenio del

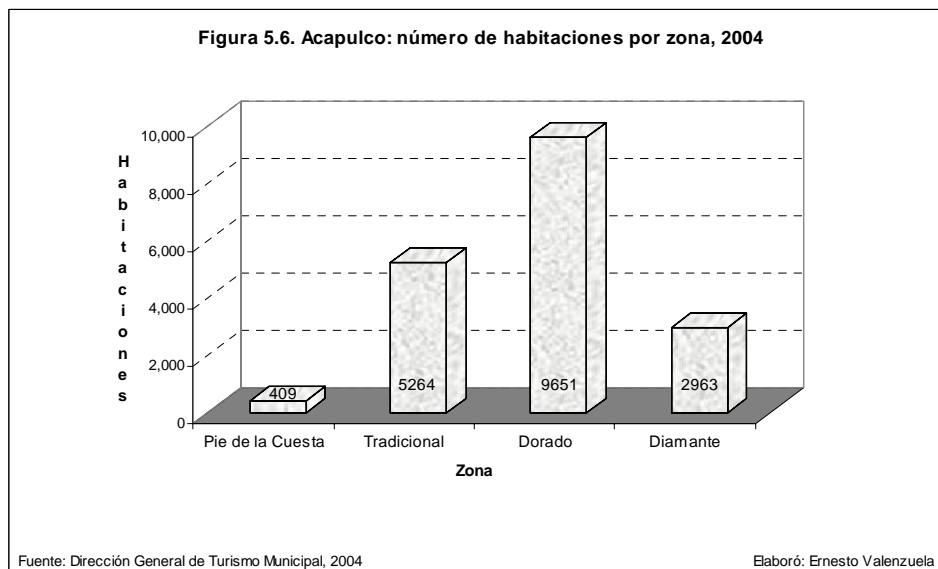
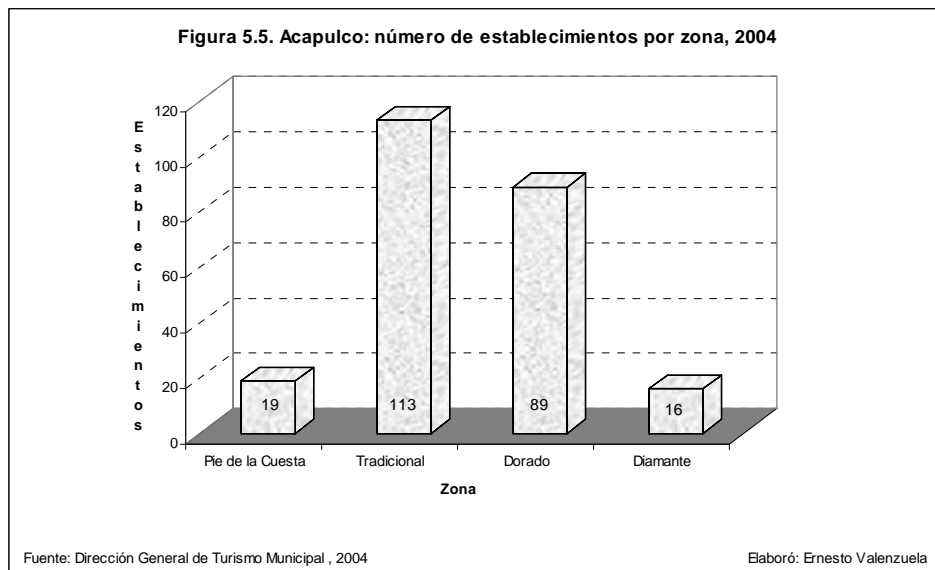
siglo XX la construcción en el sector turístico se ha orientado casi en su totalidad en edificios de condominios, en particular, en la zona de Acapulco Diamante.



En el año del 2004 la oferta de hospedaje con calidad turística en Acapulco fue de 18,287 habitaciones repartidas en 237 establecimientos, no obstante, es importante destacar que la cantidad de habitaciones varía según el mes del año, en una relación proporcional con el número de turistas. En las temporadas de vacaciones, días festivos y puentes se disponen de más habitaciones que el resto del año, períodos en los que algunos establecimientos dejan de funcionar temporalmente o funcionan con un menor número de cuartos. Según el reporte estadístico de la Secretaría de Turismo (2005), en Acapulco se dispone de un mayor número de habitaciones en los meses de agosto (vacaciones de verano) y en noviembre, y de un menor número en el mes de septiembre (Figura 5.4).

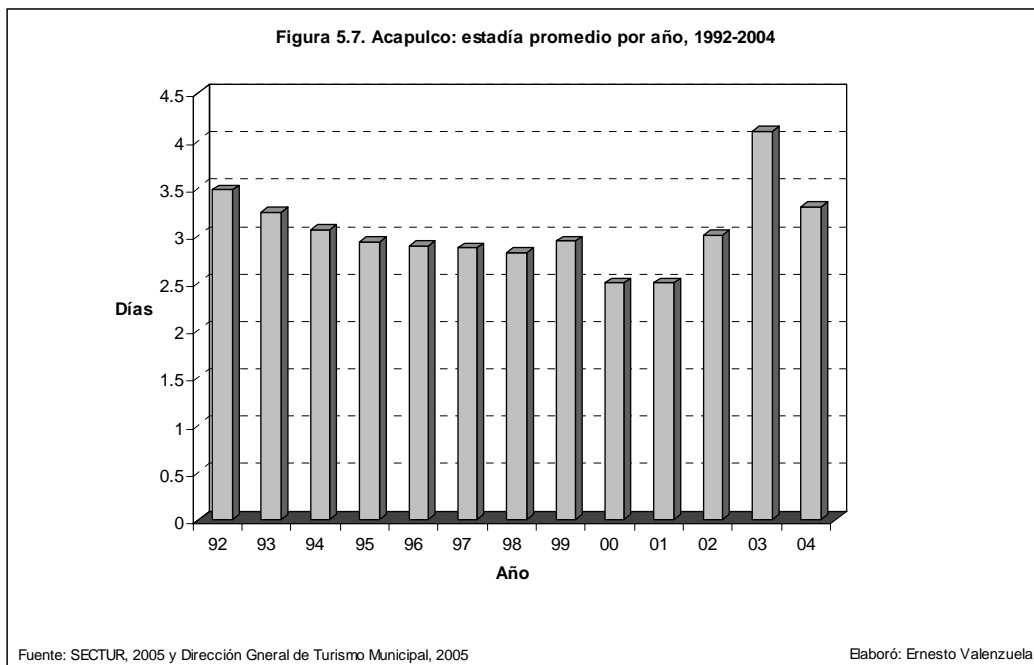


En relación con la distribución espacial, hay una diferencia entre el número de establecimientos y el número de habitaciones; por ejemplo, en 2004, la zona de Acapulco Tradicional ocupó el primer lugar por la cantidad de establecimientos (113) pero el segundo por el número de habitaciones (5,264), cantidad muy por debajo de la zona de Acapulco Dorado que ocupó el primer lugar con casi el doble de habitaciones. Según Mesplier y Bloc-Duraffour (2000) la pequeña y mediana hotelería reúne más del 75 por ciento de las habitaciones del mundo. El caso contrario ocurre en la zona de Acapulco Diamante porque hay sólo 16 hoteles, pero concentran aproximadamente el 17 por ciento del total de habitaciones del puerto. La relación más equilibrada entre el número de establecimientos y el de las habitaciones está en la zona de Acapulco Dorado, con 89 establecimientos que albergan 9,651 habitaciones (Figura 5.5 y 5.6).



Las diferencias entre una zona y otra respecto a los establecimientos de hospedaje también se distinguen porque en la zona Tradicional su distribución es más irregular y ocupan una mayor extensión territorial ya que se intercalan entre zonas habitacionales, de servicios y administrativas y, la mayoría son hoteles pequeños de categoría de tres y menos estrellas y clase económica; en la zona Dorada los hoteles están mas concentrados en un espacio cuyo eje aglutinador es la avenida Costera Miguel Alemán; la zona tiene hoteles de todas las categorías pero predominan los de cuatro y cinco estrellas, la mayoría, edificios de más de diez pisos. En la zona de Acapulco Diamante los hoteles se encuentran lejos unos de otros, sin embargo todos en áreas de uso turístico o habitacional-residencial; debido a que casi todos son Mega-Resorts sus categorías son de Clase Especial o Gran Turismo y más que edificios altos son construcciones en forma horizontal que además albergan canchas de golf, tenis, centros comerciales y algunos, playas privadas.

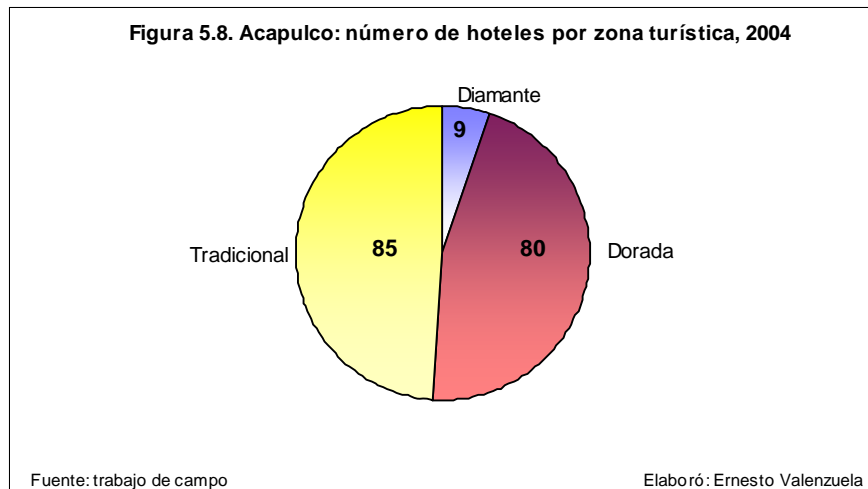
Respecto a la estadía de los turistas, existen variaciones entre un año y otro; sin embargo, el comportamiento en general ha sido negativo porque ha disminuido el número de días de estancia de la mayoría de los turistas en el puerto. En el período 1992-2001 se registró una tasa negativa de crecimiento de menos tres por ciento, que significó que la estadía promedio pasó de 3.5 a 2.5 días, tendencia que consolida la situación de Acapulco como un centro turístico de litoral de fin de semana (Figura 5.7).



Trabajo de campo sobre la hotelería en Acapulco

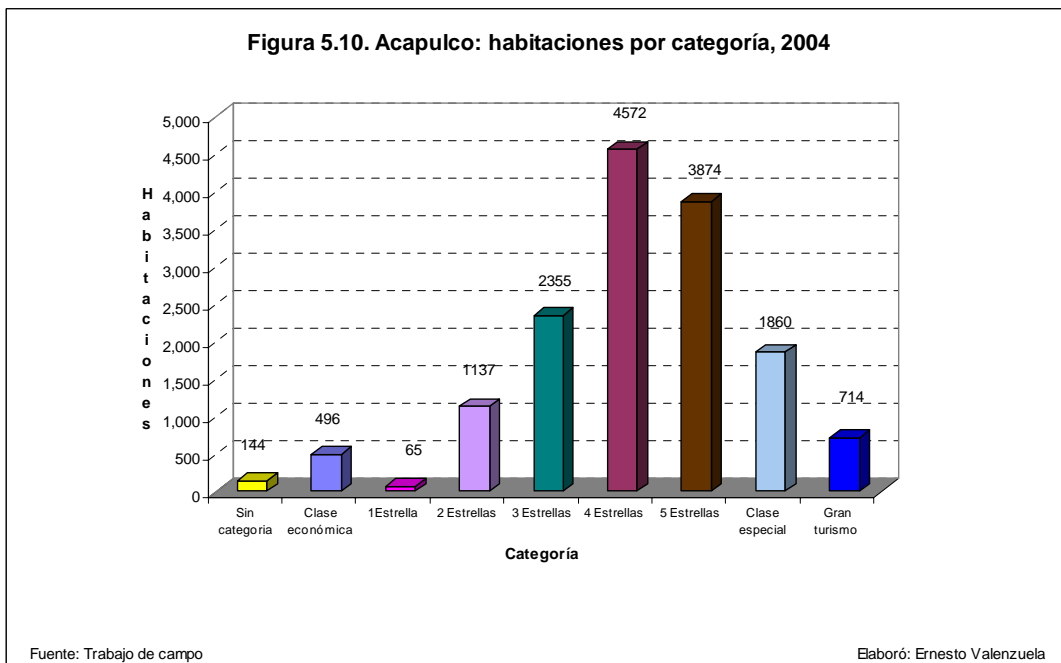
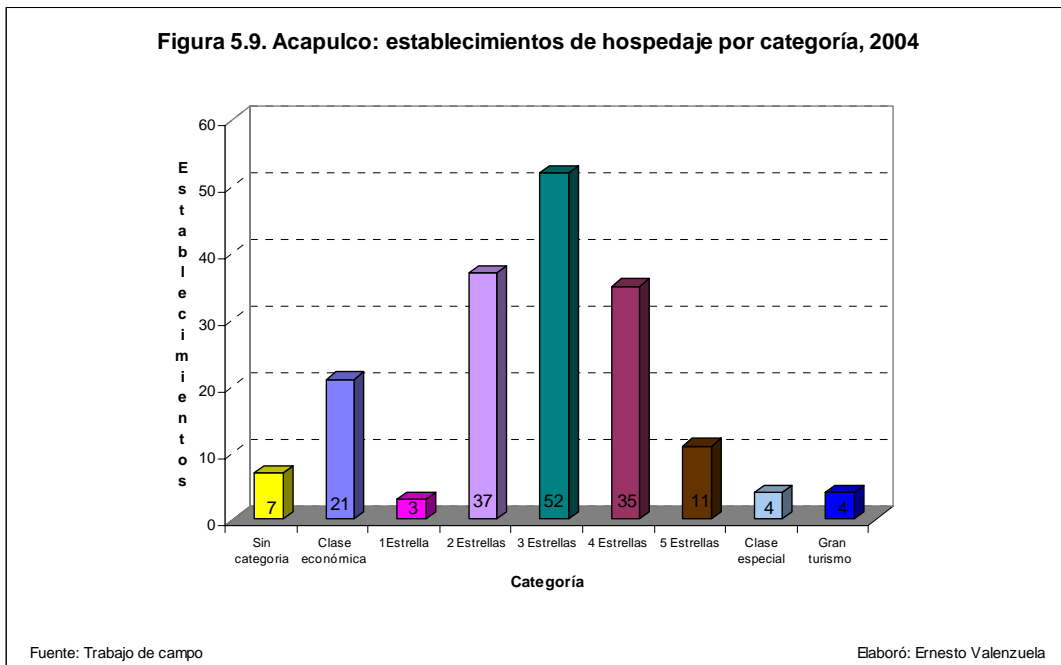
El trabajo de campo se realizó en los meses de julio y agosto del año 2004 y consistió en una encuesta a los establecimientos de hospedaje en sus diferentes categorías y tipos. La muestra fue del 73.4 por ciento, esto es, 174 establecimientos de los 237 que registró la Dirección General de Turismo Municipal como establecimientos de hospedaje con calidad turística en ese año. La intención en el inicio de la investigación, fue aplicar la encuesta a todos los establecimientos de hospedaje, sin embargo, no fue posible por cuestión de tiempo, pero ante todo, porque hubo negocios que no quisieron dar ningún tipo de información. Incluso así, en algunos casos fue posible conseguir parte de la información de forma indirecta; no obstante, en el conteo y presente análisis únicamente se incluye la información que se obtuvo de forma directa.

Por zona turística de Acapulco, existe un predominio de establecimientos de hospedaje en la zona Tradicional y en la zona Dorada con 85 y 80 establecimientos respectivamente y, sólo 9 en la zona Diamante, donde predomina el desarrollo inmobiliario de condominios (Figura 5.8). Por tipo de establecimiento sobresale el número de hoteles, en total 154, y el resto se agrupa en suites (11), bungalows (4) y un motel, una casa de huéspedes y uno de departamentos amueblados.



Por categoría turística hay más establecimientos con categorías de Cuatro y menos estrellas, en total 155, respecto a los de Cinco Estrellas, Gran Turismo y Clase Especial que sumaron 19; la categoría de Tres estrellas es la que tuvo más establecimientos, en total 52. Referente al número de habitaciones, la mayor concentración están en la categoría de Cuatro Estrellas, sin embargo, destaca el hecho de que con sólo 11 establecimientos de la categoría de Cinco Estrellas, Clase Especial y Gran Turismo se iguale el número de habitaciones de los 35 establecimientos de Cuatro Estrellas. En resumen existe en Acapulco una mayor cantidad de hoteles de cuatro y menos Estrellas, pero el número se revierte en la cuestión de habitaciones, porque la mayor cantidad se

concentra en las categorías de lujo: Cinco Estrellas, Gran Turismo y Clase Especial (Figura 5.9 y Figura 5.10).



Respecto a su ubicación, el mayor número de hoteles encuestados se localiza en la zona Dorada, en total 86 de todas las categorías, excepto la de Clase Especial. La localización de la zona Dorada dentro de la bahía, con las mejores playas e infraestructura y equipamiento urbano, propicia su elevada demanda y saturación de negocios de hospedaje y servicios, en comparación con el resto de Acapulco. En la zona Tradicional se encuestaron 79 hoteles, en su mayoría de menos de Cuatro estrellas y ninguno de Clase Especial y Gran Turismo. El único hotel de Cinco estrellas encuestado fue La Marina, sin embargo, tiene más prestigio el hotel El Mirador (de Cuatro estrellas), gracias a su exclusiva ubicación en los riscos de la Quebrada, lugar que proporciona dos valores agregados: el paisaje y el evento de los clavados. En Acapulco Diamante, hay pocos establecimientos de hospedaje en comparación a las zonas anteriores, seis en total con categoría de Clase Especial y Gran Turismo (Las Brisas, Radisson, Camino Real) y como Mega Resorts (Fairmont Pierre Marqués, Fairmont Princess y Mayan Palace). También se encuestaron tres hoteles más, que por su ubicación son parte de la zona Diamante, pero no por su categoría ni características.

Es mínima la presencia de hoteles de cadenas nacionales e internacionales, ya que de los 174 establecimientos encuestados, sólo 18 son parte de éstas y únicamente cinco son de compañías extranjeras¹. En otros casos, un hotel ha sido administrado por diversas cadenas, por ejemplo el que hoy es el hotel Radisson Acapulco, anteriormente lo operó la cadena *Sheraton/Starwood Hotels* y el Villa Vera ahora forma parte de la cadena Club Regina/Raintree Resorts International. A su vez, en Acapulco también han surgido algunas cadenas de hoteles, la más importante y consolidada es Las Brisas Hotels & Resorts, que ahora tiene siete hoteles en todo el país. También han surgido cadenas de procedencia local, como la de los hoteles Imperial con cinco establecimientos (Jazmín, Shunashi, Carlisa, Marvel Inn y Aca Plus), así como la Operadora Neptune que manejó, hasta el año 2004, los hoteles Ritz, Panoramic, Los Pericos y Caleta (Cuadro 5.1).

Internacionales	Nacionales	Locales
Fairmont Hotels & Resorts	Quinta Real Grand Class Hotels & Resorts	Neptune
Hyatt Hotels & Resorts	Casa Inn	Imperial
Avalon Resorts Paradise	Mayan Resorts	
Radisson Hotels & Resorts	Hoteles Aristos	
Raintree Resorts International	Calinda Hoteles	
	Qualton Hotels & Resorts	
	Grupo Posadas ²	
	Hoteles Emporio	
	Copacabana Beach & Resorts	
	Brisas Hotels & Resorts	
	Hotelera Boyce	

Fuente: trabajo de campo

A pesar de la mínima presencia de hoteles de cadenas internacionales en Acapulco, los cinco que existen tienen en su conjunto una importante participación en el total del número de habitaciones, porque concentran el 18 por ciento, y nada más un hotel, el Fairmont Princess tiene el 6.7 por ciento con 1017 cuartos, muy por arriba de su cercano competidor por el número de habitaciones, el Hyatt Regency Acapulco con 666 cuartos. Por su parte, las cadenas nacionales y locales en su conjunto reúnen el 33 por ciento de habitaciones con 13 hoteles, este porcentaje sumado al obtenido de las cadenas internacionales da el 51 por ciento de total de habitaciones del puerto que se distribuyen en veintiséis hoteles y, el 49 por ciento restante, que equivale a 7455 habitaciones se reparten en 148 hoteles. En consecuencia, la oferta hotelera en Acapulco se divide, principalmente, en dos categorías: la primera de una mínima cantidad de hoteles de cadenas internacionales y nacionales que en su conjunto ofertan el 50 por ciento de las habitaciones en el puerto para turistas de nivel adquisitivo medio y alto, y la segunda categoría, de muchos pequeños hoteles que concentran el otro 50 por ciento, la mayoría de propietarios mexicanos y con un mercado de consumo de turistas de medio a bajo nivel adquisitivo. Sólo 14 hoteles de los 174 encuestados son de propietarios extranjeros, seis son los hoteles de las cadenas transnacionales ya mencionadas, tres son grandes hoteles (El Presidente, Costa Club y El Mirador) y cinco son pequeños hoteles (Nilo, Costa Club, Sun Escape, Acapulco Park y El Tropicano).

El costo de la habitación depende de tres factores, primero de la categoría del hotel, segundo de la ubicación del hotel según la zona turística y tercero de la temporada vacacional, sin embargo, el factor que más influye en el precio es el de la demanda, situación que ocasiona de manera frecuente la alteración de tarifas en casi todas las categorías. Según los resultados de la encuesta, el mayor costo de una habitación por noche en Acapulco es de 11,896 pesos en el hotel Las Brisas en la zona Diamante y, el de menor costo, de 60 pesos en el hotel Livonia en la zona Tradicional. Con base en la categoría, la regla con frecuentes excepciones, establece que a mayor categoría mayor es el costo de la habitación, si bien en Acapulco también depende de la ubicación del hotel en una de las tres zonas turísticas: se incrementa en Diamante y disminuye en Tradicional. El costo promedio de habitación en los hoteles de Tres Estrellas, que es la categoría que predomina, fluctúa entre los 300 a 700 pesos por noche, no obstante, es usual que los pequeños hoteles manejen la categoría inmediata superior a la que tienen, con el fin de obtener mayores ganancias, como el caso del hotel Hacienda María Eugenia, que según la información que proporcionó en la encuesta, su categoría es de Cuatro estrellas, pero en la página de Internet de la Asociación Mexicana de Hoteles y Moteles aparece con la categoría de Tres. En otros casos, el costo no tiene ninguna relación con la categoría, ya que éste puede ser mayor o menor al establecido, por ejemplo a través de la encuesta se obtuvo que el costo más bajo de habitación de los hoteles de Dos estrellas era de 60 pesos, menor al de los hoteles de Una estrella de 80 pesos (Cuadro 5.2).

La temporada también repercute en el costo de la habitación, ya que algunos hoteles manejan dos tarifas, la de la temporada alta (semana Santa, vacaciones de verano e invierno y puentes por días festivos) y la de la temporada baja (el resto del año) y la diferencia en el precio, entre una temporada y otra, va desde los cinco hasta los 400 pesos. Hay hoteles en los que el costo de la habitación es mayor al promedio de su categoría, porque incluye el desayuno, como el hotel Emporio o el Boca Chica o el plan Todo Incluido, como en el hotel Caleta o en el Qualton. En el caso de los pequeños hoteles de Una estrella, Clase económica o sin categoría, el precio también está condicionado al equipamiento de la habitación, en particular si ésta tiene televisión o no, o ventilador o aire acondicionado.

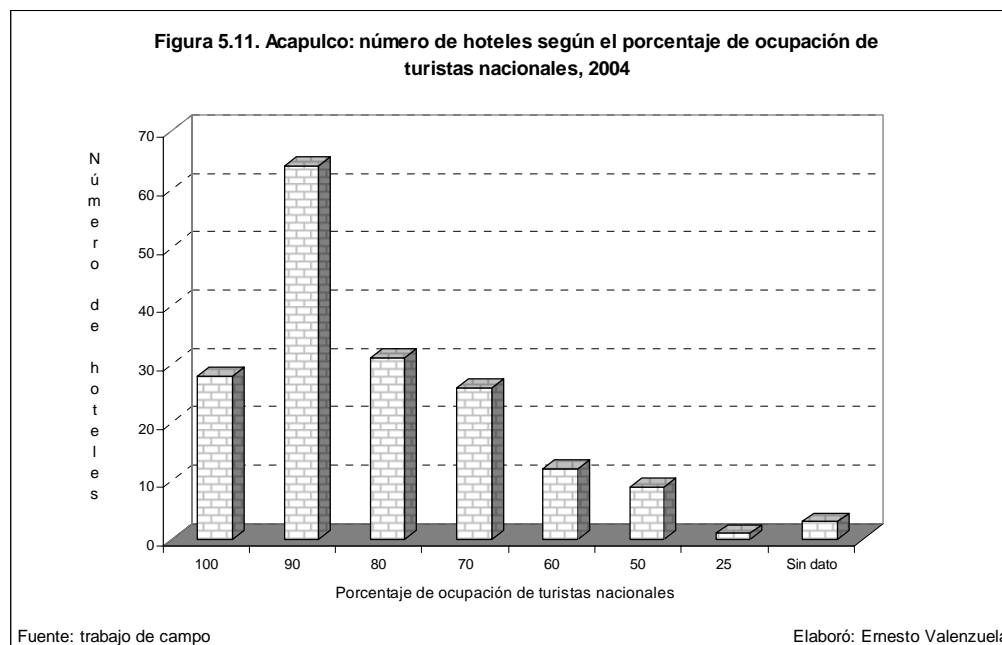
Cuadro 5.2. Acapulco: costo de habitación en pesos por categoría y zona, 2004

Categoría	Costo de habitación (pesos)	
	Menor	Mayor
Gran Turismo	1220	11896
Clase Especial	1200	9400
Cinco estrellas	800	2600
Cuatro estrellas	350	2340
Tres estrellas	80	1575
Dos estrellas	60	800
Una estrella	80	250
Clase económica	60	600
Sin categoría	120	600
Zona		
Tradicional	60	1840
Dorado	200	9700
Diamante	1200	11896

Fuente: Trabajo de campo

Categoría	Costo promedio por habitación (pesos)		
	Tradicional	Dorado	Diamante
Gran Turismo	No existe	Desde 1400	Más de 2000
Clase Especial	No existe	No existe	Desde 1200
Cinco estrellas	Desde 600	Desde 800	No existe
Cuatro estrellas	Desde 350	Desde 400	Desde 500
Tres estrellas	Desde 80	Desde 250	No existe
Dos estrellas	Desde 60	Desde 90	No existe
Una estrella	Desde 80	No existe	No existe
Clase económica	Desde 60	Desde 150	No existe
Sin categoría	Desde 120	Desde 200	No existe

Respecto al tipo de turista según su nacionalidad que se hospedaron en los hoteles de la muestra, predominó la participación de los nacionales en relación con los extranjeros en una proporción 90-10 en porcentaje respectivamente, sin incluir 27 hoteles donde se confirmó que toda su clientela era nacional. Sin embargo, el porcentaje varía en cada hotel, según, su categoría, ubicación o temporada. Por categoría y zona turística, todas reciben turistas extranjeros, aunque con diferentes niveles adquisitivos y, en consecuencia, número de días de hospedaje. Por temporada, los extranjeros prefieren su estancia durante los meses de enero, febrero y marzo y, en menor proporción en noviembre y diciembre. La única excepción de la muestra fue el hotel Fairmont Pierre Marqués donde el 25 por ciento de sus huéspedes son nacionales, debido principalmente, a que la empresa tiene una extensa red de hoteles en el extranjero que facilita la promoción de Acapulco en su amplia cartera de clientes (Figura 5.11).



En cuanto a promociones y asociaciones con otras empresas de servicios o transporte, los hoteles de Dos y Una estrella, Clase económica y sin categoría no tienen convenio alguno; en el resto de las categorías, algunos hoteles tienen convenio con una o más empresas de servicios turísticos, ya sea de línea de autobuses, aerolíneas, restaurantes o centros de diversiones. En aerolíneas, existe convenio con Mexicana de Aviación con su programa Viaje Todo Pagado (VTP), Aeroméxico con Gran Plan y Aviacsa con Servicios Incluidos (ASÍ); en líneas de autobuses con Estrella de Oro a través de su programa Autoturismo y Estrella Blanca con Sendetur. Es frecuente la existencia, en los hoteles de Cuatro y menos estrellas, de volantes de descuento para discotecas (Salón Q, Ninas), parques de diversión (Mundo Marino) y recorridos en yates (Cristal, Fiesta & Bonanza), empresas de similar categoría, según el nivel adquisitivo del turista y de relativa cercanía a los establecimientos de hospedaje. Por su parte, los hoteles de cinco estrellas, Gran Turismo y Clase Especial tienen convenio con las discotecas de moda, que anuncian su exclusividad como son Baby O, Palladium, Enigma y Zucca.

Referente a la publicidad, existe la que manejan en conjunto algunos de los prestadores de servicios turísticos, y la individual con una variedad en calidad y cantidad que depende del presupuesto que invierte cada establecimiento. Los hoteles económicos manejan su publicidad a través de tarjetas, volantes, trípticos y, en el mejor de los casos, en un anuncio en la sección amarilla. De la categoría de Dos y Tres estrellas, además de las formas anteriores, algunos aparecen en la red de Internet en páginas de promoción turística de Acapulco o de la Asociación Microhotelera de Acapulco (AMTA)³. Los hoteles de Cuatro estrellas y más, se anuncian también

en Internet con páginas propias y compartidas, además de que los hoteles de Cinco estrellas, Gran Turismo y Clase Especial tienen publicidad en revistas, periódicos, anuncios espectaculares, boletines y guías turísticas, asimismo de anuncios en radio y televisión. Igualmente, algunos hoteles tienen publicidad a través de la Asociación de Hoteles y Empresas Turísticas de Acapulco (AHETA) que reúne agremiados del ramo de hospedaje, de alimentos, de transporte (terrestre y aéreo), de diversión (discotecas y parque recreativo) y el de agencias de viajes⁴, aunque el número es menor por los estándares de calidad que exige la Asociación y el costo de la anualidad que deben pagar. En total hubo 33 hoteles desde la categoría de Tres estrellas y más con página particular en Internet y 10 que se anuncian en páginas compartidas de promoción de Acapulco, entre las principales está la de la Oficina de Convenciones y Visitantes de Acapulco (OCVA) www.visitacapulco.com.mx (113 hoteles), www.travelbymexico.com (76 hoteles) y www.acapulco.com (28 hoteles).

Tocante a la infraestructura y servicios que tiene cada hotel, depende básicamente de la categoría y, en menor proporción de la zona donde se ubica el establecimiento. Así, los hoteles con categoría menor a Dos estrellas, en general, no ofrecen más que la habitación y la mínima cantidad tienen alberca y una fonda. La mayoría de los establecimientos de Tres estrellas tienen alberca (49 de 52), 14 un pequeño restaurante y excepcionalmente algunos tienen tienda, agencia de viajes y, según, se informó el hotel Costa Azul tiene un salón de Convenciones. De la categoría de cuatro estrellas todos tienen alberca, 27 de 35 restaurante y bar, 14 con tiendas en alguna especialidad (ropa, tabaquera, artesanías, abarrotes, farmacia o joyería) y en menor cantidad tienen salones de juegos infantiles, gimnasio, mini golf, cancha de squash, volley ball, fot ball, agencias de viajes, salones de eventos o convenciones y estética. La categoría de Cinco estrellas, en general, tiene los servicios e infraestructura de la categoría de cuatro, pero algunos además tienen *spa*, cancha de tenis, centro de negocios y centro nocturno. Finalmente, las categorías de Clase Especial y Gran Turismo que prácticamente tienen todo lo anterior y, en algunos casos, más de un establecimiento del mismo servicio; una minoría tienen campo de golf, centro de convenciones y parque acuático, luego entonces, sus instalaciones ocupan un terreno mayor al promedio y, principalmente se localizan en la zona de Acapulco Diamante.

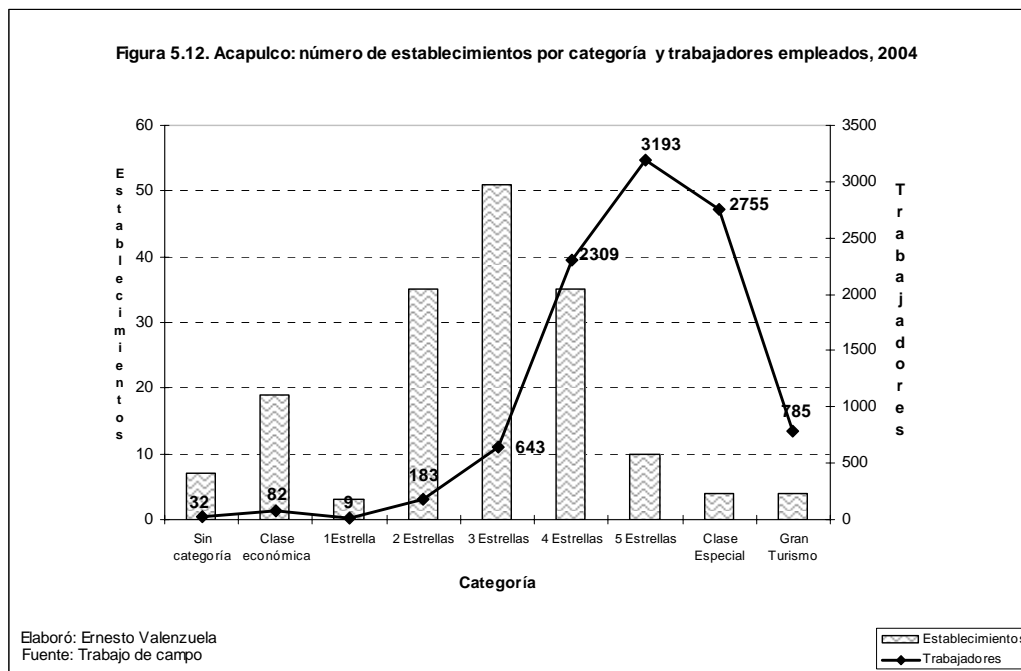
Hubo 63 hoteles de los 174 con restaurante, pero algunos, por sus instalaciones y servicio no podrían nombrarse como tal, sino como fondas o locales de comida económica. Los restaurantes con mejores instalaciones y servicios son de los hoteles, principalmente, de categoría de Cinco estrellas, Clase Especial y Gran Turismo y, alguno que otro, de Tres y Cuatro estrellas. En la mayoría, se oferta un menú de comida nacional y el que se denomina internacional, mejor conocido como americano. En menor cantidad, hay restaurantes dentro de los hoteles exclusivos de una especialidad de comida, en total ocho, tres de comida mexicana (guerrerense, yucateca y

chiapaneca) y cinco de otros países (argentina, italiana, francesa, libanesa e hindú). Respecto al lugar de compra de alimentos y bebidas de cada restaurante, hubo una estrecha relación entre la categoría del hotel y el tipo de comercio y de los productos adquiridos, así los hoteles económicos acostumbran realizar sus compras en los mercados locales, la central de abasto y en los pequeños establecimientos; los hoteles de Tres y cuatro Estrellas además de los anteriores, también compran, en orden de importancia en las siguientes cadenas de tiendas: Sam's, Bodega Aurrera, Comercial Mexicana, Wal-Mart, Costco y Gigante, almacenes donde también adquieren sus productos los restaurantes de los hoteles de lujo, excepto en la Bodega Aurrera y con predilección en Costco y Sam's, ambos con una sucursal en el puerto, el primero ubicado en la zona de Acapulco Diamante y el segundo en la de Acapulco Dorado. En ningún caso se reportó que algún hotel compre en la tienda Carrefour (ahora Chedraui), posiblemente por su ubicación, fuera de la zona turística y en el área del Centro. Los vinos y licores, la mayoría, los adquiere en las tiendas Vinos y Licores de Naucalpan (La Divina) y en La Europea; los pescados, mariscos y carnes finas, se compran en las tiendas departamentales y los mercados locales, pero algunos hoteles de lujo tienen proveedores desde la Ciudad de México y de Monterrey. Luego entonces, el abastecimiento de alimentos y bebidas, prácticamente, se realiza en el mismo puerto, salvo productos extravagantes o de marcas de ventas restringidas.

Concerniente a si los hoteles tenían estacionamiento, se obtuvo que en 134 hoteles sí había y en cincuenta no. La mayoría de los hoteles sin estacionamiento estaban en la zona Tradicional y, algunos en la zona Dorada, pero ninguno en la zona Diamante. Esta situación se debe a que los hoteles más viejos no se diseñaron con un espacio para estacionamiento, porque no lo exigían las autoridades, pero también porque se acostumbraba dejar los vehículos en la calle sin peligro alguno, sin embargo, con el tiempo por cuestiones de espacio y seguridad se obligó a los hoteles ha tener un determinado número de cajones de estacionamiento, según el número de habitaciones, en consecuencia, los hoteles sin éste se vieron perjudicados porque disminuyó el número de turistas y el costo del alquiler de la habitación. En algunos casos fue posible acondicionar un espacio para el estacionamiento o rentar un terreno cercano al hotel, sin embargo para los hoteles de la zona Tradicional fue prácticamente imposible ambas opciones por la excesiva saturación del espacio. En general los hoteles que no tienen estacionamiento son los de las categorías menores a Dos estrellas, situación contraria a la de los hoteles de lujo.

Acerca del número de trabajadores, en general, los datos son aproximados, debido a que no hubo disposición de proporcionar la información exacta, en algunos casos, por cuestiones de impuestos, de prestaciones laborales o porque consideran que era información confidencial. Seis de los 174 establecimientos encuestados no proporcionaron información, cuatro porque no tenían trabajadores y eran atendidos por la familia, uno porque se desconocía el dato y sólo uno, el hotel

La Marina se negó a dar la información. Es importante considerar que, en la mayoría de los hoteles, el número de empleados depende de la temporada, que se incrementa en semana santa, vacaciones de verano y diciembre, y disminuye el resto del año; en consecuencia, el mercado laboral es inestable y predominan los empleos eventuales y de contratación por honorarios. Según la encuesta, los diez hoteles con categoría de cinco Estrellas tienen la mayor cantidad de trabajadores, en total 3,193 personas, cifra muy cercana a la suma de trabajadores que tienen los 150 hoteles con categoría de cuatro estrellas y menos, de 3,259 empleados; por su parte, los ocho hoteles con la categoría de Clase Especial y Gran Turismo en su conjunto reunieron el 50 por ciento del total de trabajadores, esto es, 4,998 empleados, y un hotel de esta categoría, el Fairmont Princess tiene 1,300 trabajadores, el mayor número de todos los hoteles de la muestra. En consecuencia, existe una relación entre la categoría y el tamaño de hotel y el número de empleados, donde, las categorías de lujo son la que proporcionan mayores fuentes de trabajo y con mejores condiciones contractuales. En los hoteles de Cuatro estrellas el número de trabajadores varía según el tamaño del hotel, aunque existen algunas excepciones, porque el hotel Tortuga casi tienen la misma cantidad de trabajadores (210) que el hotel Playa Suites (240) a pesar de que éste tiene el doble de habitaciones (502) que el primero (252); respecto a los de Tres estrellas el número de trabajadores se encuentra entre el rango de 2 a 20 personas, excepto los hoteles Boca Chica con 42, El Cid con 43 y el del SNTSS con 140. Los hoteles con categoría de Dos estrellas y menos tienen en promedio entre uno y 15 trabajadores. Por zona turística, sobresale la zona Dorada con 5,602 trabajadores, después la zona Diamante con 3,303 empleados y finalmente la zona Tradicional con 1077 trabajadores (Figura 5.12).



Según Lozato (1990) por regla general, los inversores, privados y públicos, considera que es necesario un empleo y medio por habitación turística (pero en ocasiones, menos de uno en la hostelería multinacional de lujo, mas preocupada por la productividad gracias a la utilización óptima de un personal muy calificado y de una tecnología de punta). En Acapulco la situación es contraria, ya que son los hoteles de lujo los que tienen más empleados en comparación con los de cuatro estrellas y menos; los de cinco estrellas casi tienen un empleado por habitación. El déficit según la regla muestra una mayor carga de trabajo para los empleados de hoteles con categoría de cuatro estrellas y menos (Cuadro 5.3).

Cuadro 5.3. Acapulco: relación entre número de habitaciones y empleados

Categoría	Habitaciones	Empleados	Regla	Déficit
Sin categoría	144	32	216	-184
Clase económica	496	82	744	-662
Una estrella	65	9	98	-89
Dos estrellas	1137	183	1706	-1523
Tres estrellas	2355	643	3533	-2890
Cuatro estrellas	4572	2309	6858	-4549
Cinco estrellas	3874	3193	5811	-2618
Clase especial	1860	2755	2790	-35
Gran Turismo	714	785	1071	-286

Fuente: Trabajo de campo

En relación con tiempo de servicio de los hoteles, existen diferencias según la zona turística, ya que en el Acapulco Tradicional se ubican los hoteles más viejos, algunos con más de setenta años, el más antiguo de la muestra fue el hotel Maria Antonieta que por primera vez se construyó en 1927, y se reconstruyó en 1970. En esta zona también existen aún hoteles en funcionamiento del decenio de los treinta y cuarenta, en total se encuestaron catorce, la mayoría en mal estado de conservación, el resto se construyeron en las siguientes décadas con la particularidad de que todos son de categoría menor a cuatro estrellas.

En la zona Dorada, el primer hotel de la muestra se construyó en 1948, pero la mayoría se edificó, entre los años setenta a los noventa, y sólo diez hoteles han tenido su apertura en el nuevo milenio. Debido a que es la zona más consolidada en infraestructura y servicios turísticos, la mayoría de los hoteles son grandes edificios con más de 100 habitaciones que tienen una privilegiada ubicación en el área de la playa; sin embargo, un gran número tienen un importante deterioro de sus instalaciones, con equipamiento anticuado y obsoleto. Algunos de los hoteles más famosos desde el decenio de los cincuenta y que siguen en funcionamiento, han modificado el interior y remodelado el exterior, aunque el edificio es el mismo, como el hotel Elcano que se inauguró en 1957 y el hotel El Presidente en 1958. En otros casos un edificio se ha rentado en

varias ocasiones a cadenas hoteleras y cada una ha realizado cambios en el decorado e imagen, pero la estructura del inmueble es la misma y, cada día aumenta su deterioro, como es el caso del ahora hotel Emporio, antes Continental y Hilton, o el hotel Crown Plaza, antes Costa Club Beach Resort. En la zona Diamante, la apertura de algunos hoteles fue en los noventa, en la que se inició la planeación y desarrollo de la zona; no obstante, tres hoteles se instalaron décadas antes y aún siguen en funcionamiento: el Pierre Marqués y Las Brisas inaugurados en los cincuenta y el Princess en los setenta. A pesar del tiempo que tienen de servicio, han tenido de manera constante renovaciones con la ampliación y modificación de sus instalaciones para responder a los estándares de calidad de las cadenas de hospedaje a la que pertenecen (la canadiense Fairmont Hotels & Resorts y la mexicana Brisas Hotels & Resort) así como por la concepción del proyecto de Acapulco Diamante como una zona exclusiva para turismo de alto poder adquisitivo o turismo Premium, además de la competencia con los nuevos hoteles de Clase Especial y Gran Turismo que se construyeron.

La última pregunta de la encuesta fue sobre cuál o cuales consideraban que eran los principales problemas de Acapulco y, como era una pregunta abierta, hubo diversidad de respuestas, algunas además acompañadas de propuestas de solución. Para obtener un análisis más concreto se agrupó la información en seis categorías de problemas: ambientales, sociales, del transporte, de la infraestructura pública urbana, de la publicidad y del sector turístico y se contabilizó el número de veces que cada problema se citó (Cuadro 5.4). Los tres problemas en los que coincidió el mayor número de hoteles encuestados son: la basura en la ciudad, el hostigamiento de los promotores de hoteles y el abuso en el cobro de servicios. Al respecto, en las Suites Coral dijeron que era necesario “quitar a los guías hoteleros porque son una mafia que extorsionan al turista y al extranjero, el mexicano no está capacitado para discernir” y respecto a la basura se comentó que “Acapulco es una vendimia”. En el hotel La Jungla se señaló que existe corrupción en la recolección de la basura, “ya que sino se les da dinero [a los del camión] no se llevan la basura”. Respecto de los guías hoteleros, la mayoría los califica como groseros, que dan mala información y que acosan y hostigan al turista y no lo dejan elegir, asimismo la queja se debe a que éstos piden a los hoteles cuando llevan huéspedes una comisión del 20 por ciento del total del pago que el turista hace al hotel. En relación con el cobro excesivo, en las Suite San Pedro se dijo que las tarifas no están en todos los hoteles y recomendaron la seriedad para respetar las reservaciones y los precios.

El problema en el que también incidieron un mayor número de establecimientos fue el de la contaminación de las playas. El otro fue el de los vendedores ambulantes, que han invadido prácticamente todas las zonas, motivo por el que consideran en el hotel *The Fairmont Princess* que el Acapulco Diamante no es tan exclusivo; en la zona Dorada, en específico, en la Plaza España,

existen muchos vendedores, según informó la encargada de las Suites Selene; otros expresaron que algunos de ellos se dedican a robar a los turistas. La falta de promoción fue también uno de los problemas señalados, en particular la que se debe hacer a nivel internacional. En el hotel Del Valle se denunció que el dos por ciento que se descuenta de sus ingresos por hospedaje, no se utiliza para la promoción como supuestamente debería hacerse. La discriminación en algunos espacios no fue uno de los problemas que más se citó; no obstante, lo interesante es que la queja provino de dos hoteles de lujo, el Costa Club (hoy Crown Plaza) y Radisson, ambos expresaron que en algunas discotecas (Baby O, Palladium, Enigma) hay discriminación con sus clientes y son muy elitistas. Por su parte, en el hotel Suites Selene se mencionó el problema de los llamados “franeleros”, que son personas que se dedican a apartar lugares en las calles y avenidas para que los autos se estacionen y, supuestamente, también se encargan de cuidarlos para evitar el robo; con anterioridad el dueño del auto estacionado a su regreso otorgaba una propina a su consideración, pero ahora, los franeleros imponen una tarifa fija con anticipación: veinte pesos para auto chico, treinta para el mediado y cincuenta para los autobuses.

Cuadro 5.4. Acapulco: principales problemas, según resultado de encuesta, 2004

De publicidad	No.	De transporte	No.	Ambientales	No.
Negativa, amarillista y falsa	16	Disminución número de vuelos	3	Contaminación de playas	23
Falta de promoción	22	Tráfico vehicular	9	Contaminación del mar	3
Del sector turístico		Problema de estacionamiento en la costera	3	Ruido	3
Falta de centros de información	1	Costo de autopista y maxitúnel	8	Basura en la ciudad	33
Falta de cursos de capacitación	1	Falta de estacionamientos	6	Sociales	
Oferta extrahotelera	5	Pavimento de la autopista y calles	6	Vendedores ambulantes	22
Trámites	1	Falta de señalamiento	3	Inseguridad	23
División del gremio	2	Mal servicio de transporte	2	Franeleros	1
Falta de crédito	1	De la infraestructura urbana		Manifestaciones	1
Mala infraestructura de playas	2	Drenaje	8	Niños de la calle	1
Medidas de protección para el turista	1	Alumbrado público	2	Graffiti	1
Promotores de hoteles	33	Agua potable	1	Corrupción de autoridades	2
Aumento de precios	33	Accesibilidad a playas	1	Falta de cultura	1
Servicios malos o deficientes	14	Ninguno	13		
Discriminación en algunos espacios	3				

Fuente: Trabajo de campo

De acuerdo con los resultados de la encuesta se pudo corroborar en comparación con los datos de la Dirección General de Turismo Municipal la autenticidad o no de su información, pero sobre todo conseguir información que difícilmente proporciona esta institución u otras, en particular si se trata de opiniones en su contra o de la actividad turística en general. En el anexo 1 está el formulario de la encuesta y los resultados codificados de cada pregunta.

5.2. Vías y medios de transporte para el turismo en Acapulco

Entre los diversos factores que influyen en la consolidación de un centro turístico destaca la comunicación de este lugar con otros, dentro y fuera del propio país. Las vías y medios de transporte son un elemento de relevante importancia en la actividad turística porque influye en la elección de un centro turístico en relación con otro y, por lo tanto, en la cantidad de turistas que lleguen y también en el adecuado abasto de materias primas. El turismo de masas, desde el final de la segunda guerra mundial, debe en gran parte su expansión al considerable desarrollo de las técnicas de transporte en el mundo. El automóvil, el tren, el avión y el barco han permitido alcanzar cualquier lugar del planeta, lo que pone de manifiesto la mundialización de las técnicas de transporte (Lozato, 1990). Los medios de transporte se tienen que adaptar continuamente a las nuevas exigencias del turismo. Una interacción permanente une los dos elementos. El turismo se ha apoyado primeramente en las redes de transporte existentes, pero más tarde éstas se han adaptado a la demanda turística y a nuevos imperativos: la velocidad, la seguridad, la comodidad, la accesibilidad en toda época o la adaptación de los horarios (Mesplier y Bloc-Duraffour, 2000). Acapulco tiene una ubicación favorable que permite su comunicación de acceso por vía terrestre, marítima y aérea que ha favorecido el constante flujo de turistas nacionales y extranjeros, en particular de los primeros, y que en la actualidad, reciba el mayor número de turistas de los destinos de litoral en el Océano Pacífico en México.

5.2.1. Comunicación terrestre

La mayor parte del territorio del Estado de Guerrero tiene una orografía montañosa porque cruza por su territorio la Sierra Madre del Sur, de oeste a este, circunstancia que impide la rápida comunicación entre el norte y sur de la entidad; el cerro Tiotepac con 3,550 metros en el municipio de Chilpancingo es la mayor altitud. Tres principales caminos de la entidad tienen como destino o cruzan por la ciudad de Acapulco: el primero es la carretera número 95 que une la Ciudad de México con el puerto y atraviesa los estados de Morelos y Guerrero; el segundo, es la autopista del Sol que, en conexión con la autopista México-Cuernavaca, comunica también a Acapulco con la capital del país y su trazo es casi paralelo a la carretera anterior; el tercero, es la carretera número 200 que va de oriente a poniente paralela a la costa y que une a Acapulco con Ixtapa Zihuatanejo por el norte y con Cuajiniculapa por el sur, camino que no es significativo en el movimiento de turistas hacia puerto.

La carretera federal número 95 que Humboldt bautizó como “El camino de Asia”, es el camino de mayor integración territorial del Estado de Guerrero, ya que antes de su inauguración los poblados cercanos y aun los más lejanos buscaron la forma de conectarse primero a través de brechas y, después, con caminos pavimentados a la carretera nacional nombre con el que también se conoció. Entre 1924 y 1926 se conectó el camino desde Chilapa a Chilpancingo y el de Colotlipa a

Petaquillas, también se abrió la brecha desde el poblado La Sabana hacia Las Cruces y el camino desde La Venta hasta Paso Limonero. La construcción de la carretera favoreció el enlace entre las comunidades existentes y las que con el tiempo surgieron a lo largo del camino; en la entidad son aproximadamente más de cuarenta lugares que aún cumplen la función de abastecimiento de víveres y combustible o de servicio automotriz para los turistas que viajan al puerto por esta vía. La construcción de este camino facilitó la migración de la población rural hacia las ciudades de Taxco, Iguala, Chilpancingo y Acapulco, lo que originó el corredor de asentamiento demográfico más importante de la entidad (Luz, 1971 y Bustamante, 1998).

Esta carretera es estratégica porque une las principales ciudades de la entidad: Iguala, Chilpancingo y Acapulco, así como Taxco, el tercer destino turístico en importancia de la entidad. Durante 62 años fue la única carretera que comunicó a la Ciudad de México con el puerto; en 1989, se inauguró la autopista de Cuernavaca a Acapulco, lo que afectó de manera considerable el tráfico turístico por esta vía, en específico, de los autobuses de línea y los automóviles particulares. El tiempo de recorrido, la seguridad y los ingresos económicos son los factores de decisión para elección del viaje por la carretera o por la autopista. Por la carretera federal, el tiempo de recorrido entre el Distrito Federal y Acapulco es de seis a siete horas, porque el camino no es tan lineal, bordea, sube y baja montañas, por la ausencia de túneles, además de que atraviesa por poblados y ciudades donde es necesario disminuir la velocidad a menos de 60 kilómetros por hora y hacer alto total para pasar los continuos topes; también influye en el aumento de tiempo de viaje la existencia de un carril para cada sentido en casi todo el camino y, como es frecuente el tránsito de camiones de carga, la circulación es más lenta. La inseguridad es producto entre otros factores del mal estado de la carretera en algunos tramos, unido a la falta de señalización y de barras de contención, además de que por la tarde la alta temperatura produce un excesivo calentamiento en el pavimento que puede dañar las llantas sin tener auxilio en algunos tramos, por último, es peligroso circular a ciertas horas y en tramos específicos que son solitarios y donde existe la posibilidad de un asalto.

Autopista del Sol

La autopista Cuernavaca-Acapulco, o autopista del Sol, fue un proyecto que durante mucho tiempo se postergó, principalmente por el alto costo para su realización. El presidente Miguel Alemán durante su sexenio encargó la obra a Antonio Caso, secretario de Comunicaciones y Transporte, pero por falta de tiempo y dinero la obra no se realizó (Romero, 1993). En el decenio de los setenta, la carretera federal número 95, única de enlace terrestre entre la Ciudad de México y el puerto ya tenía problemas de congestión vehicular que se agudizaban en la temporada vacacional, además de un alto índice de accidentes. El problema se resolvió en 1989, con la construcción de la autopista desde Cuernavaca hasta Acapulco por iniciativa del presidente Salinas

de Gortari, en cumplimiento a su promesa de campaña electoral. En el mes de febrero de 1989, éste facultó el proyecto a Andrés Caso Lombardo secretario de Comunicaciones y Transporte y, seis meses más tarde, el 31 de agosto en el ejido La Venta, el presidente en compañía del gobernador estatal Ruiz Massieu, dio el banderazo de inicio de la construcción, además de que en un breve discurso justificó el hecho de que la iniciativa privada realizaría en su totalidad la obra:

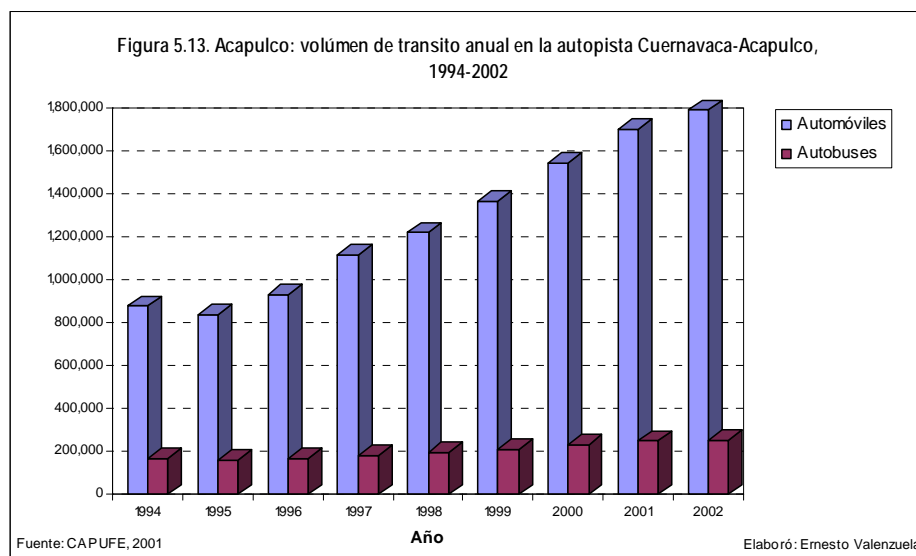
Si hubiéramos pretendido hacer las cosas como antes, es decir que sólo el Gobierno intentara construir esta obra extraordinaria, sin duda que lo hubiera podido hacer, pero por la cantidad de demandas que el Gobierno tiene que atender, una obra como ésta le hubiera llevado cuando menos 15 años en su realización y no los tres años que ahora llevará concluir esta obra (Gobierno de Estado de Guerrero, 1989:8).

El proyecto se denominó Programa de Promoción de la Autopista a Acapulco (PROACA) 91 porque el propósito inicial era su conclusión en el año de 1991. La idea rectora de PROACA fue la concertación de colaboración entre el gobierno federal y el gobierno del Estado de Guerrero con una participación del 25 por ciento cada uno y la iniciativa privada con el 50 por ciento para realizar la obra. La concesión por concurso abierto la ganó el Grupo Mexicano de Desarrollo (GMD), empresa con antecedentes en la construcción del Centro de Convenciones y la unidad habitacional El Coloso en Acapulco y, más tarde, del desarrollo inmobiliario de Punta Diamante y del proyecto de la autopista Mozimba-Pie de la Cuesta (Grupo Mexicano de Desarrollo, 2007). Además del GMD colaboraron otras 16 empresas, entre ellas el grupo Ingenieros Civiles Asociados (ICA) y Triturados Basálticos y Derivados (TRIBASA). Por su parte, el banquero público Juan de Olloqui se encargó de negociar el financiamiento con diversas instituciones crediticias, la principal, el banco Serfín (hoy Santander) que otorgó el 60 por ciento de la inversión, además Olloqui logró obtener el respaldo del entonces secretario de Hacienda, Pedro Aspe, y de la Comisión Nacional de Valores. El costo total de la obra se calculó en 1.7 billones de pesos (86, 294,416 dólares, tipo de cambio: 1dls = 19.70 pesos en 1989) y se estimó que durante los tres años de construcción se generarían 50 mil empleos (en 1989, está cifra equivalió al 50 por ciento de todos los trabajadores inscritos en el IMSS de Guerrero). El GMD tendría la concesión de la autopista durante catorce años y, al término del período, la entregaría al gobierno federal sin costo alguno. Por su parte, el gobierno desde el momento de la construcción obtendría beneficios tanto por el pago de impuestos y, posteriormente, con la recaudación del impuesto al valor agregado del pago de peaje, en promedio 22,000 millones de pesos al año (Gobierno del Estado de Guerrero, 1989 y Ruiz, 1992). El presidente dispuso la condonación del 25 por ciento del costo total de la obra que aportaría el gobierno de la entidad. La longitud de la autopista se amplió a 262 kilómetros con cuatro carriles (225 en Guerrero y 35 en Morelos, desde Cuernavaca) lo que favorece la seguridad y el tiempo de recorrido, aproximadamente dos horas y media, si se viaja a una velocidad de 110 kilómetros

desde Cuernavaca hasta Acapulco y de 3 horas 45 minutos desde la Ciudad de México (CAPUFE, 2001).

Durante la construcción se tuvieron diversos problemas, en particular porque los cálculos de los cortes y el deslizamiento de tierra fueron erróneos, además de que el suelo por donde se trazó la autopista era duro y rocoso y, en algunos tramos, fue necesario construir más taludes de los previstos. A lo anterior se agregaron los conflictos sociales por la inconformidad de la expropiación de terrenos, así como por el monto de la indemnización. La obra la inauguró Salinas de Gortari el 29 de julio de 1993, exactamente a los tres años de haber dado éste el banderazo de inicio para su construcción. La autopista pasará a la historia por varios motivos: el tiempo record de construcción, la carretera más corta de comunicación entre la Ciudad de México y el Océano Pacífico, el alto costo de su construcción que fue mayor al estimado y la alta cuota de peaje (Aranda, 2002).

El trazo de la autopista es más recta en comparación con el de la carretera federal; la suma de la longitud de los túneles es de 825 metros, cuenta con 43 puentes, cuatro de ellos atirantados, el mayor es el Mezcala-Solidaridad que tiene 882 metros y una altura máxima de 224 metros, obra que produjo un sobreprecio de 200 millones de pesos del costo total de la autopista (SCT, 2007). No tiene conexión con poblado alguno, a excepción de Chilpancingo la capital del estado por donde cruza y algunos entronques; en consecuencia, no es una vía de integración territorial y solamente une cuatro principales nodos: Ciudad de México-Cuernavaca-Chilpancingo-Acapulco. La autopista, más que integrar, fragmentó el territorio ya que su diseño es el de un túnel con sólo dos o tres conexiones; el alto costo ha impedido su uso, de algunos turistas y de pequeños productores y transportistas de carga (Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, 2002) (Figura 5.13).



Carretera federal 200

La carretera federal número 200 que bordea la costa y cruza por Acapulco no es de importancia para el tránsito y movimiento turístico hacia el puerto. En 1926, se inició la construcción de la carretera hacia la Costa Grande y el tramo de Acapulco a Puerto Marqués y, para 1935, ya estaba concluido de la primera el tramo hasta el poblado de San Jerónimo. En la Costa Chica durante el gobierno de Adrián Castrejón (1929-1933) se continuó el camino hasta Ometepepec. Es una vía de integración de los poblados de la Costa Chica y Costa Grande, ahí se localizan Tecpan de Galeana, Petatlán, Zihuatanejo e Ixtapa que son las ciudades más importantes en la entidad, el resto son comunidades rurales. El camino es de dos carriles uno para cada sentido, el mal estado del camino y el tránsito de camiones de carga provoca congestionamiento vial en algunos tramos en particular en la Costa Chica. Esta carretera es una opción para los turistas que realizan el circuito turístico del Triángulo del Sol, de Taxco a Acapulco y después a Ixtapa-Zihuatanejo.

Transporte

A principios del siglo XX, el transporte de carga de o hacia Acapulco vía terrestre era en mulas y carretas y para el traslado de personas se utilizan diligencias, literas o el caballo (Luz, 1971). Después de la Revolución, y antes de la apertura de la carretera, ya existía un servicio de transporte de camiones Dodge de redilas con asientos improvisados de tablas o bancos distribuidos a lo largo de la plataforma. Alrededor de 1927, se fundó la línea de autobuses Estrella de Oro para atender la ruta de la Ciudad de México a Cuernavaca por el viejo camino de herradura en autos de siete pasajeros. Posteriormente, la ruta se extendió hasta Iguala vía Taxco y, de manera ocasional, hasta Acapulco, con una duración de once horas a catorce horas, según el número de escalas, pero también porque el camino era de terracería y el paso de los ríos se hacía en chalanas. En 1928, Líneas Unidas del Sur, mejor conocida como Flecha Roja, inició formalmente el servicio y construyó su terminal en el zócalo del puerto; esta línea, a diferencia de Estrella de Oro, dio un servicio de segunda, más económico y que, en general, utilizó la población rural (Bustamante, 1987 y Escudero, 1997).

Para 1940, la compañía Estrella de Oro contaba con ocho automóviles y ocho autobuses con carrocería de madera, que mantuvo durante varios años ante la situación de austeridad y el alto costo de las refacciones resultado del ambiente económico creado por la segunda guerra mundial (Escudero, 1997). Después, los propietarios de la empresa se dividieron para fundar dos líneas: Autobuses de Acapulco y Los Galgos. Esta segmentación duró hasta 1946, año en que nuevamente la línea trabajó con la designación de Estrella de Oro (Ibíd.) En el decenio de los cuarenta, la compañía realizaba cinco corridas por día de la ruta México-Acapulco con duración de once horas, con paradas en Cuernavaca, Taxco, Iguala, Ciudad Bravos (Chilpancingo) y Tierra Colorada donde el autobús permanecía de quince a 30 minutos, según el lugar; el costo del pasaje

era de \$16.25. Según el relato de Enríquez (1945), la demanda superaba la oferta ya que para conseguir buenos lugares en estos camiones (de primera), era necesario sacar los boletos con dos o tres días de anticipación. La línea Flecha Roja ofreció el servicio de segunda con cuatro corridas por día, el costo del pasaje hasta Acapulco era de \$10.25 y realizaba una escala más que Estrella de Oro, en Puente de Ixtla (Ibíd.) (Cuadro 5.5 y 5.6).

Cuadro 5.5. Acapulco: itinerario México-Acapulco, 1945

Ciudad	Distancia kilómetros	Estrella de Oro		Flecha Roja	
		Tarifa (\$)	Permanencia (minutos)	Tarifa (\$)	Permanencia (minutos)
Cuernavaca	75	2.25	15	1.70	15
Puente de Ixtla	114		sin escala	2.60	10
Taxco	160	5	10	3.60	10
Iguala	196	6	15	4.40	15
Chilpancingo	306	9.30	30	6.85	25
Tierra Colorada	373	11.50	15	8.40	5
Acapulco	458	14		10.25	

Fuente: Enríquez, 1965 con modificaciones

¹ Cálculo aproximado de viaje de 11 horas, pero algunas corridas con mayor duración de tiempo

Cuadro 5.6. Acapulco: horario ruta México-Acapulco, 1945

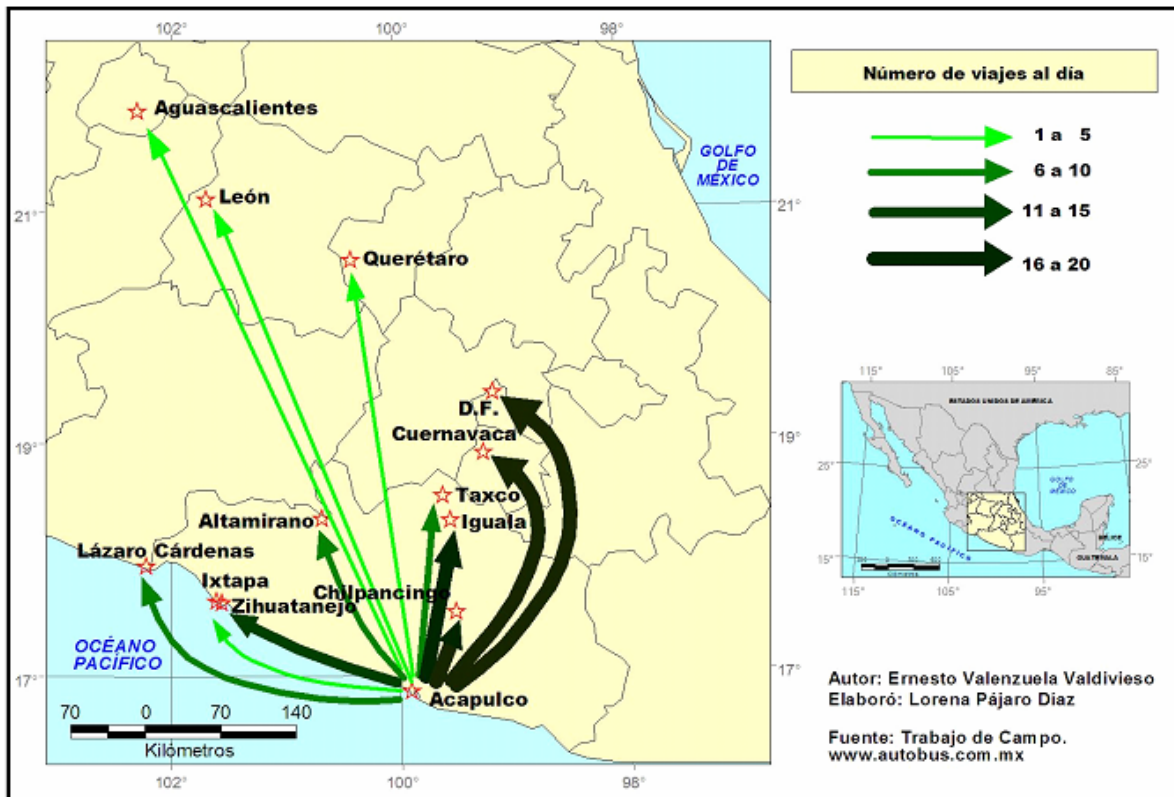
Horario		Línea autobús
Salida	Llegada ¹	
06:00	17:00	Flecha
06:30	17:30	Estrella
08:00	19:00	Flecha
10:00	22:00	Estrella
12:00	24:00	Estrella
18:00	05:00	Flecha
18:30	05:30	Estrella
20:00	07:00	Flecha
21:00	08:00	Estrella

En los cincuenta, la empresa Flecha Roja importó autobuses de Estados Unidos y firmó un convenio con la compañía estadounidense de autobuses "Greyhound" para realizar un viaje semanal desde San Antonio, Texas: esta compañía se encargaría de trasladar a los pasajeros hasta la frontera en Laredo, después la empresa Transportes del Norte hasta la Ciudad de México y por último Flecha Roja de la capital a Acapulco (Escudero, 1997). Por su parte, Estrella de Oro, se consolidó como la compañía líder de la ruta México-Acapulco por la adquisición de autobuses de mayor capacidad y con mejores servicios: en 1950, compró autobuses Fytsjon para 28 pasajeros; en 1955, los Beck de piso y medio para 37 pasajeros y después para 41 con aire acondicionado y sobrecargo y, en 1959, se adicionó el servicio sanitario. En 1992, la línea importó de Alemania los autobuses Neoplan de dos pisos, únicos en todo México (Ibíd.). La línea también ha sido innovadora porque, en 1973, trasladó la terminal a la avenida Cuauhtémoc, en el límite de la zona turística y a tres cuerdas de la costera Miguel Alemán; en 1991, abrió otra terminal en ciudad Renacimiento y, en el año 2005, una más en la zona de Acapulco Diamante; además, ofrece el servicio de venta de boletos por máquina despachadora e Internet⁵ (Autobuses Estrella de Oro, 2007).

Acapulco, a través de la línea de autobuses Estrella de Oro, tiene conexión terrestre con doce ciudades, seis en la misma entidad: Chilpancingo, Iguala, Zihuatanejo, Taxco e Ixtapa, y seis fuera del estado: Ciudad de México, Cuernavaca, Aguascalientes, León, Querétaro y Lázaro Cárdenas

en Michoacán. El mayor número de corridas, de veinte al día, son hacia la Ciudad de México y Cuernavaca, de la primera ruta todos los viajes son directos y, de la segunda, sólo cuatro. Chilpancingo tiene diecinueve corridas directas, Iguala diecisiete, Zihuatanejo once, Lázaro Cárdenas diez, Altamirano y Taxco siete, Ixtapa cuatro, Querétaro dos y, Aguascalientes y León una. Las rutas desde Aguascalientes y León realizan escala en Querétaro, y la de Aguascalientes una más en Cuernavaca (Ibíd.) (Figura 5.14).

FIGURA 5.14. ACAPULCO: RUTAS TERRESTRES DE LÍNEA DE AUTOBUSES ESTRELLA DE ORO, 2006



5.2.2. Comunicación aérea

La apertura de la carretera en 1927 incrementó de manera permanente la llegada de turistas al puerto, aunque no fue un proceso inmediato porque, en su mayoría, el camino se encontraba sin pavimentar lo que hacía difícil e inseguro cualquier viaje ante un accidente. Esta situación, unida a intereses particulares, propició la búsqueda de alternativas para viajar por medios que brindaran seguridad, comodidad y rapidez; una de las opciones fue el transporte aéreo. A principio de los treinta, el transporte aéreo en México era escaso en rutas, aeronaves y pasajeros, habían surgido aerolíneas regionales que eran el único medio de transporte de lugares incomunicados, pero no

existía una aerolínea nacional consolidada, fue entonces cuando se inició la fundación de una de las dos aerolíneas más importantes del país: Aeronaves de México (Aeroméxico) (Ruiz, 2003).

En 1928, el puerto ya tenía una aeropista para vuelos de prueba en Pie de la Cuesta; en 1934, se acondicionó otra en el terreno conocido como Las Huertas, a un costado del Fuerte de San Diego, para recibir de manera temporal los primeros vuelos comerciales desde la Ciudad de México, porque según los planes la construcción del aeropuerto definitivo sería en parte del ejido La Sabana (Zamora, 1979 y Ramírez, 1986). El terreno las Huertas lo expropió, en 1931, el gobernador Adrián Castrejón, como una acción de utilidad pública, no obstante, después lo vendió a Andreu Almazán y fue a través de la Secretaría de Guerra que encargó al general José Beltrán realizar la pista de aterrizaje, que se construyó desde la actual glorieta de La Diana hasta el parque Papagayo, casi perpendicular a la playa de Hornos; el hangar, que también funcionó como terminal aérea, era una caseta de madera y palma que se instaló en la actual calle Wilfrido Massieu y la avenida Cuauhtémoc. Los primeros vuelos de prueba los realizaron los hermanos Raúl y Manuel González, Rafael Obregón, Leonardo Enríquez y Julio Zinser. Antonio Díaz Lombardo, familiar de los hermanos González y fundador del Banco Central de Transportes también participó en el desarrollo de la aviación y de la llegada de vuelos al puerto, porque compró un avión Stinson SR monomotor de seis plazas, que ocupó para los vuelos de prueba y, de manera formal, para el servicio ordinario que se inauguró el 14 de septiembre de 1934, con un vuelo desde la Ciudad de México que duró 1 hora 55 minutos y, de regreso, dos horas (Pasta, 1981).

En ese mismo año, Díaz Lombardo y Enrique Barragán como principales accionistas fundaron la compañía Aeronaves de México⁶, el primero ocupó la presidencia, su hermano Isidro Díaz la gerencia y Julio Zinser el puesto de primer piloto. Esta compañía ofreció un vuelo diario a Acapulco y el costo de viaje fue de 30 pesos, factor que favoreció el arribo de más turistas y la proyección del puerto como un destino de playa a nivel nacional e internacional (Escudero, 1997). Transportes Aéreos del Pacífico estableció la ruta Oaxaca-Acapulco y Aeronaves de Michoacán-Guerrero la de Uruapan-Acapulco con siete escalas (Tecpan, Petatlán, Zihuatanejo, Lázaro Cárdenas, Playa Azul, Arteaga y Apatzingán) (Ibíd.). Ambas compañías, en 1940 y 1942 respectivamente, las adquirió Aeroméxico pero más tarde, ante la escasez de aviones, refacciones y motores que ocasionó la segunda guerra mundial, ésta vendió el veinticinco por ciento de sus acciones a la empresa estadounidense *Panamerican Airways* (PANAM) la más importante aerolínea del mundo en ese momento. A partir de entonces, los sistemas de operación, tráfico y administración se obtuvieron de la matriz en Estados Unidos, y fue el factor, en palabras de Ríos (1969), del destino brillante de la aviación de la industria del turismo en Acapulco y de México entero (Escudero, 1997; Ruiz, 2003; Fernández, 2004 y Zamora, 1979).

El campo aéreo funcionó hasta 1946, año en que Andreu Almazán recuperó la propiedad y fraccionó el terreno. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) decidió rehabilitar la terminal de Pie de Cuesta (Ibíd.). Primero se ocupó el terreno y más tarde, el 8 de julio de 1944, se solicitó al Departamento Agrario la expropiación del predio con una superficie de 44 hectáreas. El aeropuerto además de su función comercial, tendría un uso militar, porque su construcción era parte del convenio que firmó el gobierno federal con su homólogo de Estados Unidos para construir pistas de aterrizaje para la protección y defensa del país, la región de Centroamérica y el canal de Panamá y así evitar sucesos como el que ocurrió en la base militar de Pearl Harbor. Por tal motivo, el gobierno envió a un perito que posteriormente informó que el lugar seleccionado para construir el aeropuerto en Pie de la Cuesta no era adecuado, porque en caso de un ataque éste sería indefendible, no obstante, dos años más tarde, el 1 de septiembre de 1946 se inauguró (Hernández, 1991).

Al momento de la inauguración aún no se había aprobado la expropiación del terreno, sin embargo, el aeropuerto siguió en funcionamiento. En 1950, el presidente Alemán aprobó la expropiación y el fallo a favor de la SCOP, acción que se justificó como bien de utilidad pública y se otorgó la indemnización correspondiente. El aeropuerto se equipó con una pista principal de un kilómetro, además de una adicional que se construyó para recibir más de una aeronave, así como aviones de mayor capacidad, por ejemplo el Douglas DC-3 que se incorporó a la flota, en 1946, con una capacidad de 24 pasajeros y el C-48 que se adaptó con 28 asientos, con dos vuelos diarios (8:00 y 12:30 horas) a un costo de \$ 73.21 viaje sencillo y \$ 113.77 el viaje redondo (Rico, 2001). En 1949, se incorporó el DC-4 con 40 asientos que volaba tres veces al día desde la Ciudad de México (Enríquez, 1945).

La demanda de viajes aéreos propició que en 1954 se inaugurara otro aeropuerto en Acapulco, que se construyó en el extremo opuesto de la bahía en el ejido Plan de los Amates paralelo a la playa del Revolcadero, por los arquitectos Pani y del Moral y tuvo un costo de 105 millones de pesos (Campodonico y Nerys, 1980 y Ruiz, 2003). Este aeropuerto sustituyó al de Pie de la Cuesta que cambió su uso comercial por militar y quedó a cargo de la Fuerza Aérea Mexicana. El nuevo aeropuerto, Juan N. Álvarez como se nombró, tuvo la particularidad de que fue el primero con una planeación total tanto por sus dimensiones, la calidad de las pistas, el edificio de pasajeros, la torre de control y las instalaciones complementarias, atributos por los que se consideró el mejor del país durante varios años y de modelo para la construcción de otros. Las aerolíneas que se instalaron fueron Aeroméxico y Aerolíneas Vega que atendía la rutas a Costa Chica, Oaxaca y en ocasiones a Mérida (Ruiz, 2003). A partir de entonces, Aeroméxico evitó la intromisión de otra aerolínea en la ruta México-Acapulco, para mantener la exclusividad de

comunicación aérea hacia el puerto tanto a nivel nacional como internacional con la ruta Acapulco-Los Ángeles.

La monopolización de la ruta ocasionó problemas debido a que la aerolínea no tuvo la posibilidad para atender la creciente demanda, no sólo por la capacidad de los aviones y el número de vuelos, sino también porque de manera frecuente se cancelaban viajes y la impuntualidad caracterizó el servicio. Aeronaves de Oaxaca y Aeronaves de Michoacán eran aerolíneas regionales sin importancia para el movimiento turístico. Este contexto propició el interés de aerolíneas estadounidenses, como *Eastern Airlines* y *American Airlines*, de solicitar la apertura aérea para realizar vuelos de manera directa desde Estados Unidos hacia Acapulco, ya que la escala en la Ciudad de México implicaba más tiempo de recorrido, el cambio de aerolínea y en particular la disminución de ganancias. Según Guajardo (1997) las autoridades de la Junta de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos ya habían aprobado que las aerolíneas mexicanas volaran al lugar de preferencia de la Unión Americana; pero, a pesar de la propuesta, el gobierno mexicano mantuvo sus rutas cerradas.

El presidente López Mateos conservó su posición e informó a los prestadores de servicios turísticos que tuvieran confianza y paciencia, ya que se buscaría la más eficiente operación de Mexicana de Aviación y Aeroméxico, porque de ninguna manera permitiría la apertura aérea a ningún destino turístico y menos a Acapulco, ya que el informe de Walter Buchanan, secretario de Comunicaciones y los directores de las dos compañías aéreas, confirmaba la imposibilidad de competir con las aerolíneas extranjeras. La situación de servicio empeoró con la huelga de las aerolíneas en 1959, lo que ocasionó que el gobierno nacionalizara las dos compañías aéreas para evitar el paro del tráfico aéreo (Guajardo, 1997).

El convenio aéreo bilateral México-Estados Unidos se firmó en agosto de 1960 y Acapulco después de la Ciudad de México, fue la ciudad con el mayor número de rutas desde la Unión Americana en conexión con Nueva York, Chicago, Dallas-Fort Worth, San Antonio, Los Ángeles y Houston; después se sumarían los vuelos desde Boston, Detroit y San Diego. Las aerolíneas que cubrieron las rutas fueron PANAM; Braniff Internacional a partir de 1965 atendió el vuelo directo desde Dallas; *Eastern Airlines* se encargó del vuelo desde Nueva York y Houston; *Western Airlines* el de Los Ángeles, y *American Airlines* el de las ciudades de Dallas, Chicago y Houston. De otros países volaron las aerolíneas Guatemalteca de Aviación y Qantas de Australia que realizó, en noviembre de 1964 el primer vuelo comercial Jet. La apertura propició el aumento de turistas y la construcción de hoteles de mayor capacidad, además de que Aeroméxico, desde 1960, adquirió aviones DC-8 con capacidad para 118 pasajeros debido al crecimiento de la demanda y, a partir de 1965, ofreció once vuelos diarios al puerto desde la capital, además de los vuelos directos desde Culiacán en

Sinaloa y La Paz en Baja California Sur; en ese año, Acapulco recibió cinco mil vuelos (SCT, 1990; Escudero 1997).

En 1967, Aeroméxico negoció los derechos de la ruta México-Acapulco con Mexicana de Aviación a cambio de algunos vuelos de la ruta de la capital a Guadalajara y a Puerto Vallarta, intercambio que favoreció a ambas aerolíneas. Durante el sexenio de Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970), Mexicana de Aviación tuvo la concesión de la ruta directa y con escala de Chicago a Acapulco. En ese sexenio, el aeropuerto se amplió con la construcción de un edificio de pasajeros con aire acondicionado, el estacionamiento, el camino de acceso y perimetral, pasillos telescópicos, casa de máquinas, torre de control, plataforma, cercado y almacenamiento de combustibles (Mexicana de Aviación, 1970 y Ruiz, 2003).

En el decenio de los setenta, Aeroméxico en su etapa de expansión internacional, ofreció el vuelo directo de Los Ángeles a Acapulco y, otro con escala en Mazatlán, el de Tucson-Phoenix; en el país conservó el vuelo directo desde La Paz, Baja California e inauguró el que provenía de Oaxaca (SCT, 1990). En 1971, la línea aérea *Canadian Pacific* inauguró un vuelo directo desde Canadá, sin embargo, el panorama no fue tan alentador, porque al final de este año, la huelga de Aeroméxico tuvo importantes repercusiones económicas para el puerto, similar al efecto que produjo más tarde, la huelga de los trabajadores del aeropuerto Juan N. Álvarez en 1973, que impidió la llegada de 1500 pasajeros. De 1973 a 1976, la compañía Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) realizó obras de ampliación en el aeropuerto: 4 salas móviles para operar una plataforma remota, servicio telefónico y médico. Así Acapulco, tanto por su popularidad en el mercado turístico norteamericano como por su infraestructura aeroportuaria, tuvo la primacía en 1976, después de la Ciudad de México, del aterrizaje del avión supersónico *Concorde* como parte de la gira que realizó por algunas de las principales ciudades del mundo; después, el avión regresó en vuelos especiales.

En 1983, Aeroméxico inauguró el vuelo directo desde Houston y, para 1989, el de Tijuana-Acapulco; por su parte la aerolínea *Braniff*, en 1986, retomó la ruta hacia el puerto desde Dallas-Fort Worth, asimismo se amplió el mapa de rutas desde la Unión Americana con vuelos desde Pittsburgh, San Francisco, Cleveland, New Orleans, Atlanta, San Antonio e Indianápolis que manejaron Delta Airlines y Continental Airlines⁷, pero se canceló la ruta desde Nueva York. Desde Canadá hubo conexión con Toronto y Montreal por parte de Aeroméxico; en México se abrieron las rutas desde Zihuatanejo, Toluca, Monterrey, Guadalajara, Mérida, Cancún y Villahermosa, además de que se incorporó la aerolínea nacional AeroMar, filial de Mexicana de Aviación, para vuelos desde ciudades medianas; la de Zihuatanejo dejó de funcionar en 1985, la de Monterrey un año después y la de Villahermosa sólo funcionó en 1983 (Campodonico y Nerys, 1980, Martínez, 2003 y SECTUR, 1987). En general, el balance en los ochenta, no fue positivo, ya que en el período

1987-1989 disminuyó la frecuencia de vuelos semanales de las compañías nacionales de 57 a 33 y respecto de los vuelos de compañías extranjeras hubo un relativo aumento de un vuelo, de 76 a 77 (Ibíd.). El decremento del movimiento aéreo se agudizó en los años noventa, porque las aerolíneas Lacsa de Costa Rica, LTV de Alemania y United de Estados Unidos cancelaron sus rutas al puerto porque ya no era rentable (Martínez, 2003 y SECTUR, 1987). En 1998, Acapulco tuvo dos nuevos enlaces, uno hacia Oaxaca y el otro con Ixtapa-Zihuatanejo, ruta para comercializar el circuito turístico del Triángulo del Sol.

En la actualidad, en el estado de Guerrero hay sólo dos aeropuertos, ambos de servicio internacional, el aeropuerto Juan N. Álvarez en Acapulco y el de Zihuatanejo los cuales pertenecen al Grupo Aeroportuario del Centro Norte (GACN) con sede en la ciudad de Monterrey, Nuevo León. El de Acapulco está construido en una superficie de 464 hectáreas con un edificio terminal y la torre de control, equipado con una sala de espera nacional y otra internacional, dos pasillos telescópicos en la sala de última espera, área de restaurantes y comercios que incluye el *Duty Free*, un estacionamiento para 267 automóviles, plataforma para cuarenta aviones, calles de rodaje, camino perimetral y almacén para combustible, todo cercado y con iluminación. Tiene dos pistas, una de 1,700 metros y otra de 3,300 metros de longitud hechas de concreto hidráulico.

Flujo aéreo: vuelos regulares directos

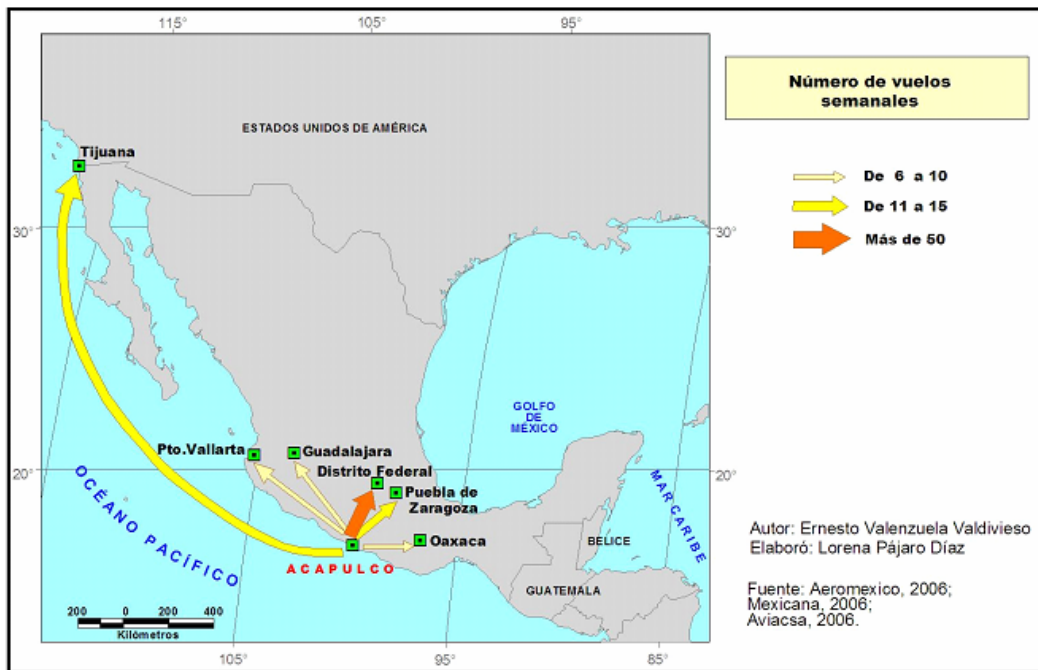
Trece ciudades tienen vuelos directos a Acapulco, siete en México y seis en Estados Unidos. La capital es la ciudad con el mayor número de vuelos directos al puerto, en total 65 semanales, que atienden las aerolíneas: Mexicana con 32 vuelos, Aeroméxico con 20, Aviacsa con nueve y Azteca con cuatro (en la actualidad la aerolínea dejó de funcionar); las cuatro aerolíneas vuelan toda la semana en diferentes horarios y la duración del vuelo es de 50 minutos (Cuadro 5.7 y Figura 5.15). El enlace con las ciudades de Toluca y Puebla se inició a partir del año 2006, por parte de las Aerolíneas de Bajo Costo (ABC) que cubren rutas que Aeroméxico y Mexicana no atienden y ofrecen tarifas hasta un cincuenta por ciento más bajas. El vuelo desde la ciudad de Toluca lo realiza la empresa Interjet, propiedad de Miguel Alemán Magnani, y el de Puebla la compañía Avolar, propiedad del empresario Jorge Nehme Name.

Cuadro 5.7. Acapulco: horario vuelos Ciudad de México-Acapulco, 2006

Hora salida -llegada	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	No. Vuelo
09:45-10:40	Mexicana	Mexicana	Mexicana	Mexicana	Mexicana	Mexicana	Mexicana	509
10:15-11:10	Aeroméxico	Aeroméxico	Aeroméxico	Aeroméxico	Aeroméxico	Aeroméxico	Aeroméxico	315
10:50-11:40				Aviacsa		Aviacsa	Aviacsa	261
11:30-12:25	Mexicana				Mexicana	Mexicana	Mexicana	503
12:15-13:10					Azteca		Azteca	ZE300
13:35-14:30	Mexicana	Mexicana	Mexicana	Mexicana	Mexicana	Mexicana	Mexicana	803
14:30-15:20	Aeroméxico	Aeroméxico	Aeroméxico	Aeroméxico	Aeroméxico	Aeroméxico	Aeroméxico	405
15:25-16:20		Azteca		Azteca				ZE300
16:00-17:00	Aviacsa	Aviacsa	Aviacsa	Aviacsa	Aviacsa		Aviacsa	361
17:10-18:05	Mexicana	Mexicana	Mexicana	Mexicana	Mexicana	Mexicana	Mexicana	523
19:55-20:50	Aeroméxico	Aeroméxico	Aeroméxico	Aeroméxico	Aeroméxico		Aeroméxico	307
21:45-22:40	Mexicana	Mexicana	Mexicana	Mexicana	Mexicana	Mexicana	Mexicana	513

Guía efectivo desde enero del 2006
 En abril de 2007 dejó de volar Azteca por problemas económicos de la aerolínea

FIGURA 5.15. ACAPULCO: VUELOS REGULARES DIRECTOS NACIONALES, 2005-2006



El resto de las ciudades, en general, tienen un vuelo diario, excepto cuando la ruta la trabajan más de una aerolínea como el caso de Tijuana y Nueva York; de Los Ángeles y Phoenix hay un vuelo a la semana. Desde la apertura de Acapulco a vuelos directos internacionales hasta el día de hoy, las rutas y la frecuencia de vuelos han disminuido, porque todavía en 1996, había enlace con doce ciudades de la Unión Americana con 28 vuelos diarios en promedio; ahora, el enlace es con seis

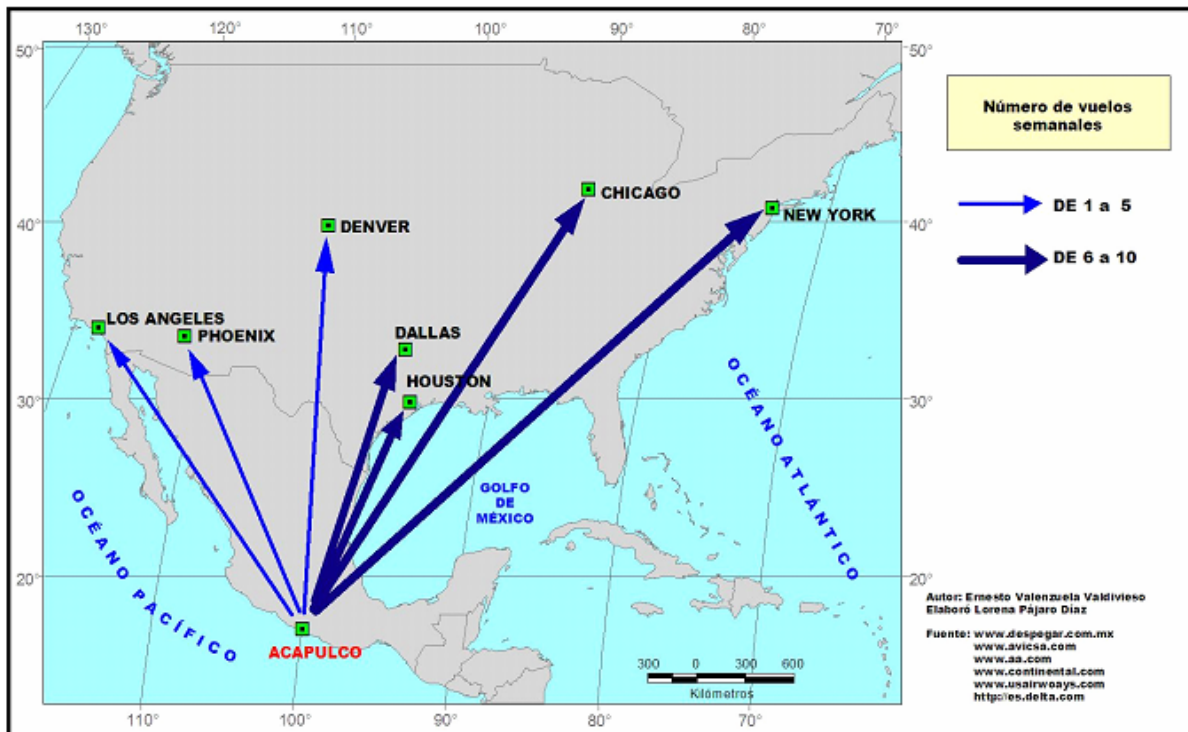
ciudades y un promedio de cuatro vuelos diarios. Las rutas canceladas fueron las de Atlanta, Boston, Miami, San Antonio, San Francisco y Washington, y sólo se abrió la de Phoenix. En el año 2006, la compañía *American Airlines* canceló sus rutas directas desde Chicago y Dallas-Fort Worth (Dirección General de Puertos, 1996) (Cuadro 5.8 y Figura 5.16).

Cuadro 5.8. Acapulco: vuelos directos, 2005-2006

Tipo de vuelo	Procedencia	Aerolínea (s)	Días/Número de Vuelos						
			Lu.	Ma.	Mie.	Jue.	Vie.	Sa.	Do.
Nacional	Cd. de México	Mexicana/Aeroméxico/Aviacsa/Azteca	9	9	8	10	10	8	11
	Guadalajara	Aerolitoral	1	1	1	1	1	1	1
	Oaxaca	Aviacsa	1	1	1	1	1	1	1
	Puerto Vallarta	Aerolitoral	1	1	1	1	1	1	1
	Tijuana	Aeroméxico/Aviacsa/Avolar	3	2	3	2	3	2	3
	Toluca	Interjet	1	1	1	1	1	1	1
	Puebla	Avolar	1	1	1	1	1	1	1
Internacional	Chicago	Mexicana/American Airlines	1	1	1	1	1	2	2
	Dallas	American Airlines	1	1	1	1	1	1	1
	Houston	Continental Airlines	1	1	1	1	1	1	1
	Los Ángeles	América West Airlines						1	
	Nueva York	Aeroméxico/Delta Airlines	1	1	1	1	1	2	1
	Denver	Frontier				1	1	1	1
	Phoenix	América West Airlines						1	

* El vuelo de *Frontier* es discontinuado según la temporada, en domingo durante el mes de enero y marzo, y de jueves a domingo en febrero y de abril a julio.

FIGURA 5.16. ACAPULCO: VUELOS REGULARES DIRECTOS INTERNACIONALES, 2005-2006



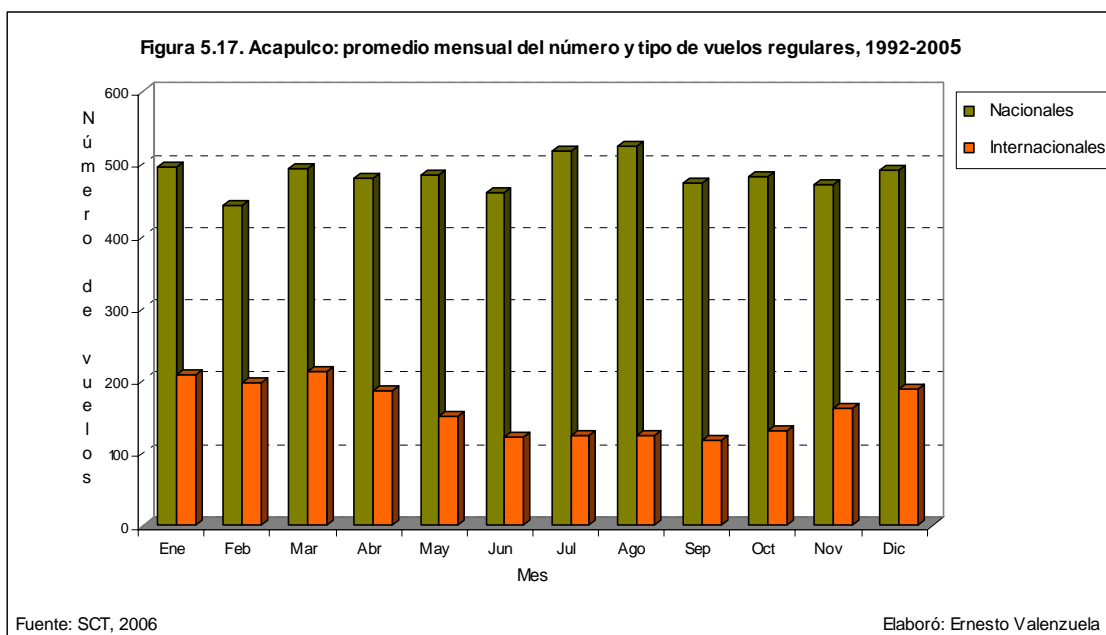
Flujo aéreo: vuelos con escala

Debido a que el Distrito Federal es la ciudad con el mayor número de vuelos directos a Acapulco, es también, la ciudad que recibe la mayor cantidad de vuelos nacionales e internacionales que realizan escala para después viajar al puerto ya sea en la misma aerolínea o en vuelo compartido. Los vuelos provienen de 102 ciudades, 44 se localizan en México, 25 en Estados Unidos, 17 en Europa (siete de Alemania, siete de España, dos de Italia y uno de Francia), 13 en América Latina y el Caribe y tres en Canadá (Cuadro 5.9). En México hay comunicación con todas las entidades, excepto con Hidalgo y Tlaxcala, en general el vuelo proviene desde la capital de la entidad, algún destino turístico o la ciudad de mayor importancia económica. Destacan el estado de Tamaulipas porque desde cinco ciudades se oferta el vuelo a Acapulco y la ciudad de Cancún con 69 vuelos-escala semanales. En el territorio nacional las aerolíneas que ofertan el destino, en orden de importancia por el número de rutas y frecuencias de los vuelos son: Aeroméxico, Mexicana, AeroMar, Aviacsa, AeroCaribe y Avolar; a nivel internacional destacan Mexicana, Aeroméxico, Iberia, Lufthansa, American Airlines, Delta, Aviacsa, Continental Airlines, American Eagle, Air France, Air Canadá, Czech Airlines, Grupo Lan y Copa Airlines. Guadalajara es la segunda ciudad escala de vuelos a Acapulco, tres a nivel nacional desde Mazatlán, Monterrey y Torreón que maneja Aerlolitoral, línea filial de Aeroméxico y uno internacional desde Houston que realiza Continental Airlines.

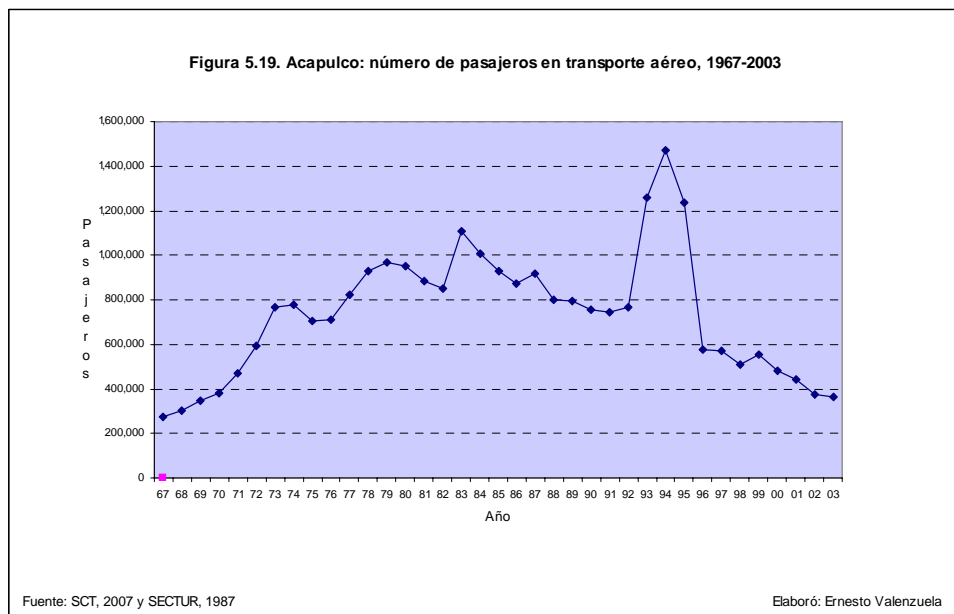
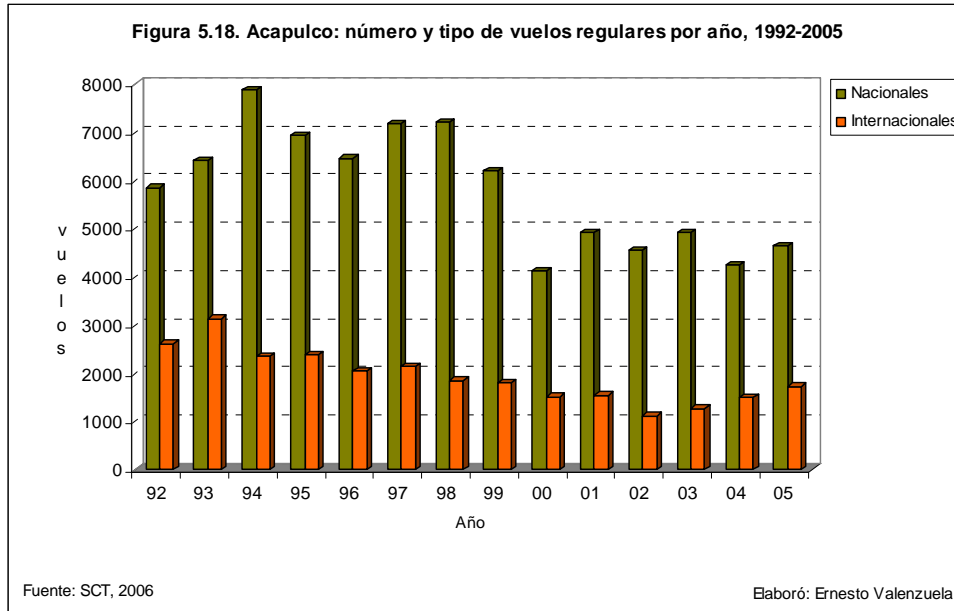
Cuadro 5.9. Ciudades del exterior con vuelos-escala a Acapulco, 2005

Estados Unidos y Canadá		América Latina y el Caribe	Europa	
Atlanta	Phoenix	Bogota/Santa Fe, Colombia	España	Alemania
Boston	Pórtland	Buenos Aires, Argentina	Barcelona	Berlín
Buffalo	Rochester	Caracas, Venezuela	Bilbao	Bremen
Chicago	Sacramento	Guatemala, Guatemala	Madrid	Dusseldorf
Cleveland	Salt Lake City	Guayaquil, Ecuador	Oviedo	Frankfurt
Columbus	San Antonio	La Habana, Cuba	Sevilla	Hamburgo
Dallas	San Diego	Lima, Perú	Valencia	Hannover
Houston	San Francisco	Panamá, Panamá	Vigo	Munich
Indianápolis	San José	Quito, Ecuador	Italia	Francia
Las Vegas	Santiago	San José, Costa Rica	Milán	Paris
Los Ángeles	Canadá	San Salvador, El Salvador	Roma	
Miami	Montreal	Santiago, Chile		
Nueva York	Toronto	Sao Paulo, Brasil		
Ontario	Vancouver			
Orlando				

En la semana, el mayor número de vuelos regulares directos y con escala ocurre el día lunes, el menor el día domingo, esto se debe al diseño de los paquetes de las aerolíneas en coordinación con las cadenas de hoteles, tour operadores y las agencias de viajes, así como de la duración de estancia de los turistas que viajan en avión, aproximadamente de cuatro a cinco días, y en menor proporción de dos días, los de fin de semana. Según el promedio del período 1992-2005, el mayor número de vuelos nacionales ocurre en el mes de marzo por las vacaciones de semana santa y de julio y agosto por las de verano, el menor en febrero; en oposición, la mayor cantidad de vuelos internacionales llega en enero y marzo y la menor en julio a septiembre. En conjunto en vuelos nacionales e internacionales, marzo es el mes que recibe más vuelos y septiembre el que recibe menos (Dirección General de Turismo Municipal, 2004) (Figura 5.17).



La tendencia del movimiento aéreo con destino a Acapulco desde el decenio de los ochenta es a la baja: en 1987, el puerto recibió 2796 vuelos internacionales y veinticinco años después, únicamente llegaron 1,112 (SCT, 2006). En el periodo 1992-2005, en vuelos nacionales e internacionales el descenso fue constante; sólo en los nacionales para el año 2000 la cantidad disminuyó un 48 por ciento con respecto a la cifra del año de 1994, después hubo un relativo ascenso. En los internacionales también hubo un descenso, ya que en 1993 llegaron al puerto 3,132 vuelos, pero diez años más tarde, la cifra se redujo a 1,271 vuelos, esto es 59 por ciento menos (Figura 5.18 y Figura 5.19). Ante un panorama poco halagador, es predecible la desaparición de más rutas o, en el mejor de los casos, de su uso en algunas temporadas; también puede ocurrir la sustitución de los vuelos comerciales por los de fletamiento.

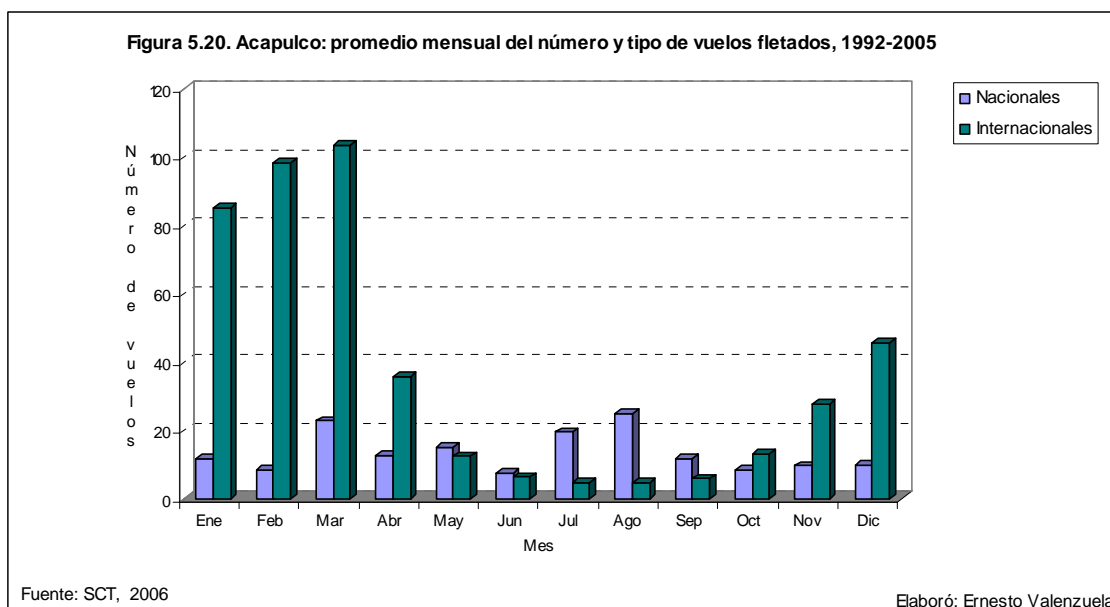


Flujo aéreo: vuelos de fletamiento

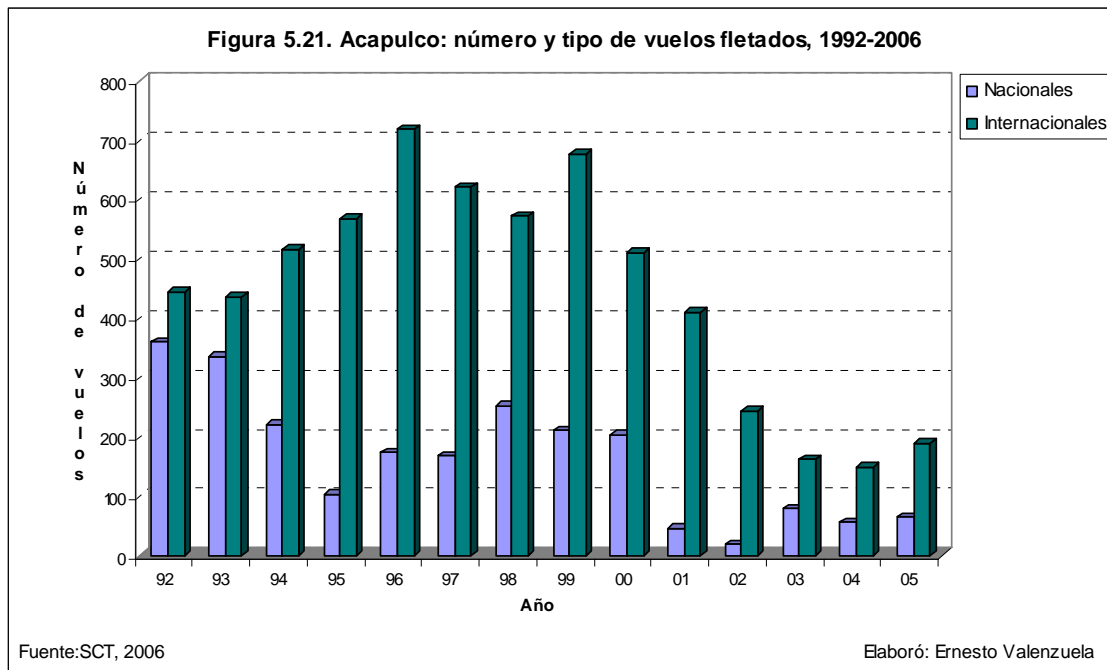
La autorización para realizar vuelos de fletamiento o charter en México fue producto de la “internacionalización” de Acapulco, porque algunas agencias de viajes en Estados Unidos solicitaron a Miguel Alemán Valdés, entonces presidente del Consejo Nacional de Turismo, su intervención para que el gobierno permitiera la apertura de los vuelos al puerto (Guajardo, 1995). La solicitud se aceptó, pero trajo consigo la inconformidad de las aerolíneas nacionales con vuelos regulares, con argumentos de competencia desleal y disminución del pasaje; sin embargo, se comprobó que los vuelos de fletamiento manejaban un mercado diferente de consumo, esto es,

turistas de menor poder adquisitivo que aprovechaban atractivos paquetes de viajes. La apertura se inició con vuelos desde Nueva York en la que también participó Aeroméxico; más tarde, se realizó un convenio con la agencia de viajes Neckerman de Alemania para iniciar los vuelos denominados *Back to Back* donde un avión dejaba turistas en Acapulco y, a la siguiente semana, regresaba para traer a otros y recoger a los primeros (Ibíd.). Ante el éxito del programa y el aumento de la demanda, fue necesario sustituir los aviones 707 por el Jumbo DC-10 y el 747. En octubre y noviembre de 1970, arribaron al puerto en vuelos de fletamiento seis mil turistas procedentes de Estados Unidos y Canadá (Martínez, 2003) En 1971, la *International Tourist Service* ofreció un vuelo desde Colonia, Alemania y, en 1978, se inauguró la ruta desde Japón (Guajardo, 1995). Hasta 1987, no había ninguna aerolínea nacional que, de manera exclusiva, se dedicara a vuelos de fletamiento a pesar del éxito y la creciente demanda del mercado, fue entonces cuando surgieron tres compañías, dos de ellas atendían la ruta a Acapulco desde México y Monterrey, y la tercera exclusivamente a Cancún (SCT, 1990).

En vuelos de fletamiento, predominan los que provienen del extranjero respecto a los nacionales, en promedio veinte al mes. La demanda de los vuelos internacionales es mayor en los tres primeros meses del año y menor de julio a octubre, situación similar a la de los vuelos regulares (Dirección General de Turismo Municipal, 2004) (Figura 5.20). En el año 2002, hubo 261 vuelos de fletamiento a Acapulco, dieciocho fueron nacionales que realizó en su mayoría la compañía Magnicharters, AeroCaribe, Líneas Aéreas Azteca, Allegro y Mexicana de Aviación. Las rutas son diversas pero, en general, las compañías de vuelos charter cubren las ciudades que no tiene vuelos de las aerolíneas regulares, o los que los tienen pero con escala en la Ciudad de México. El vuelo de fletamiento ha sido para muchos turistas la mejor elección para ahorrar tiempo y dinero.



Durante el decenio de los noventa hubo un crecimiento constante en el mercado de vuelos de fletamiento hacia Acapulco; el máximo valor fue de 718 vuelos en 1996, no obstante, tras el nuevo milenio la situación se revirtió y el decremento ha sido continuo hasta llegar a un 70 por ciento menor a la cantidad de vuelos de los noventa, esto es, 189 vuelos para el año 2005. El comportamiento es similar al de los vuelos regulares, es perceptible que el puerto está atravesando por un aislamiento de comunicación por vía aérea, que repercute, principalmente, en el arribo de turistas del extranjero y de mayor nivel adquisitivo. Al mismo tiempo, el destino se consolida en el ámbito nacional con una fuerte dependencia de las corrientes turísticas que provienen de la Ciudad de México por vía terrestre (Figura 5.21).



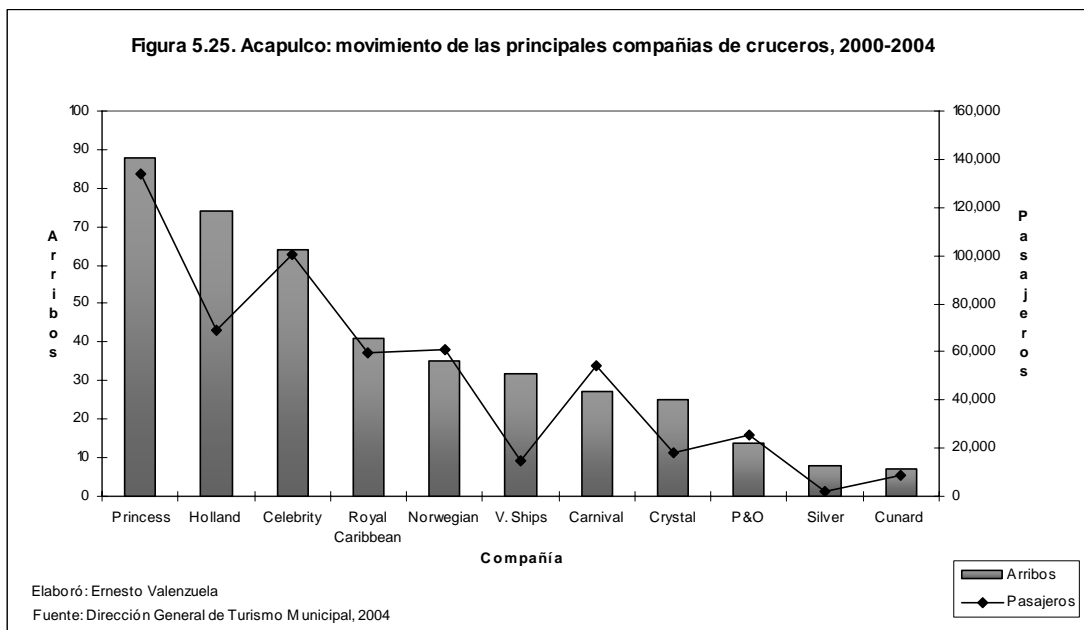
5.2.3. Comunicación marítima

En la actualidad, el puerto cuenta además de los diversos muelles particulares con el fiscal, el de cabotaje, el de PEMEX y uno para las actividades turísticas y deportivas, además de tres bodegas, un cobertizo para carga general y una dársena. En 1997, la empresa Transportación Marítima Mexicana (TMM) obtuvo la concesión, por 25 años, de la Administración Portuaria Integral de Acapulco, por lo que desde entonces opera la terminal de cruceros, la de multipropósito y la terminal internacional de carga, además de realizar las operaciones de almacenaje de automóviles (Transportadora Marítima Mexicana, 2007).

Movimiento de cruceros

Hasta los años setenta, Acapulco tuvo la capacidad de atraer por sí solo a grandes barcos turísticos, hoy denominados cruceros, donde viajaban miles de turistas que permanecían varios días en el puerto; sin embargo, esta situación se acabó y el destino turístico pasó a ser una escala más de las rutas de los cruceros por el Pacífico. Según estimaciones oficiales, en 1966 Acapulco recibió entre 7,500 y 10,000 turistas en cruceros y, al año siguiente, la cantidad se incrementó con la llegada al puerto del famoso trasatlántico *Queen Mary*. En 1975, arribaron 120 cruceros procedentes de Estados Unidos⁸ (Impulsora de Empresas Turísticas, 1969; Pasta, 1981; Campodonico y Nerys, 1980).

En la actualidad, y debido a que Acapulco forma parte de diversos itinerarios tanto de recorridos en el Pacífico como de algunos que provienen del Atlántico, es uno más de los destinos de la ruta turística "Riviera Mexicana o ruta tradicional", que comparte con importantes puertos turísticos en México como Huatulco, Ixtapa-Zihuatanejo, Puerto Vallarta, Mazatlán, Los Cabos y Ensenada. La ruta tradicional ha funcionado aproximadamente por 30 años con paquetes de viaje de entre tres y diez días, con salidas desde Los Ángeles o San Diego y con destino final en Puerto Vallarta o Acapulco; en consecuencia, es una de las rutas más consolidadas, pero con limitaciones frente a nuevos itinerarios más accesibles y con variedad de atractivos, desventaja que tiene la ruta tradicional, porque algunas travesías son largas y se invierte mucho tiempo para el recorrido entre un lugar y otro, por ejemplo, la travesía entre Ensenada y Los Cabos requiere 30 horas de navegación continua. Casi todos los puntos de visita tienen atractivos y escenarios urbanos similares, además de que la ruta se cancela durante la temporada de lluvias (Figura 5.22).



En 1985, la Riviera Mexicana ocupó el tercer lugar de las rutas del mercado estadounidense como destino específico, con una participación del 10.6 por ciento, pero diez años después la intervención decreció a 4.9 por ciento; sin embargo, la región aun mantenía liderazgo porque participó con el 10 por ciento del tráfico de cruceros a nivel mundial, según el informe de Cruise Industry News-Anual (Dirección General de Puertos, 2004). La Ruta transcanal es de mayor demanda, porque tiene una gran variedad de atractivos e incluye la visita de una o más islas del Caribe, cruza el canal de Panamá, hace escala en uno o varios países de Centroamérica y llega a México; se requieren más de 10 días y hasta de 18 para viajar y mayores ingresos económicos para realizarla. Comúnmente inicia o finaliza ya sea en Florida en Estados Unidos, en Puerto Rico o en Acapulco, y es indispensable la coordinación entre el transporte aéreo y el marítimo. De este modo cada uno de los destinos, además de su posición individual en el mercado turístico nacional, también es parte de una región que se comercializa en el sector de viajes de cruceros por el Pacífico que provienen, en su mayoría, de Estados Unidos.

Además de las rutas tradicional y transcanal, Acapulco ha sido la escala de otros itinerarios, que posteriormente viajan a puertos tanto en el Pacífico como en el Atlántico para concluir una recorrido o tener otra parada más. Durante el período 2001-2004, los cruceros que arribaron a Acapulco, provenían de los siguientes puertos: 92 de Cabo San Lucas, 68 de Puntarenas-Puerto Caldera en Costa Rica, 53 de Huatulco, 28 de Zihuatanejo, 27 de Puerto Vallarta, 24 de Mazatlán, 17 de Los Ángeles, 16 de Puerto Quetzal en Guatemala, 12 de San Diego, 10 de Manzanillo, cuatro de San Francisco en Estados Unidos y de Balboa en Panamá, dos de Ciudad de Panamá, Acajutla en El Salvador y Long Beach en Estados Unidos, cada uno y, finalmente, un viaje de Cozumel, otro de Curacao, uno más de Puerto Limón en Costa Rica y uno de Puerto Amador en Panamá (Dirección General de Puertos, 2004 y Dirección General de Turismo Municipal, 2004) (Figura 5.23).

Para este mismo período los cruceros que llegaron a Acapulco, posteriormente viajaron en orden de importancia a los siguientes puertos: 95 a Zihuatanejo, 75 a Cabo San Lucas, 62 a Huatulco, 48 a Puntarenas-Puerto Caldera en Costa Rica, 16 a Puerto Quetzal en Guatemala, 15 a Puerto Vallarta, 12 a Mazatlán y Manzanillo, cada uno, siete a San Francisco, California, seis a Los Ángeles, tres a Nuku Hiva en Polinesia, Balboa en Panamá y San Diego en California, cada uno; dos a Cartagena en Colombia, dos a Hawai y dos a Vancouver, por último, uno a San Juan de Puerto Rico, otro a Bonaire en las Antillas Neerlandesas y uno más a Barra Nueva en Jalisco (Dirección General de Turismo Municipal, 2004) (Figura 5.24).

Figura 5.23. Acapulco: flujo marítimo de procedencia de cruceros, 2001-2004

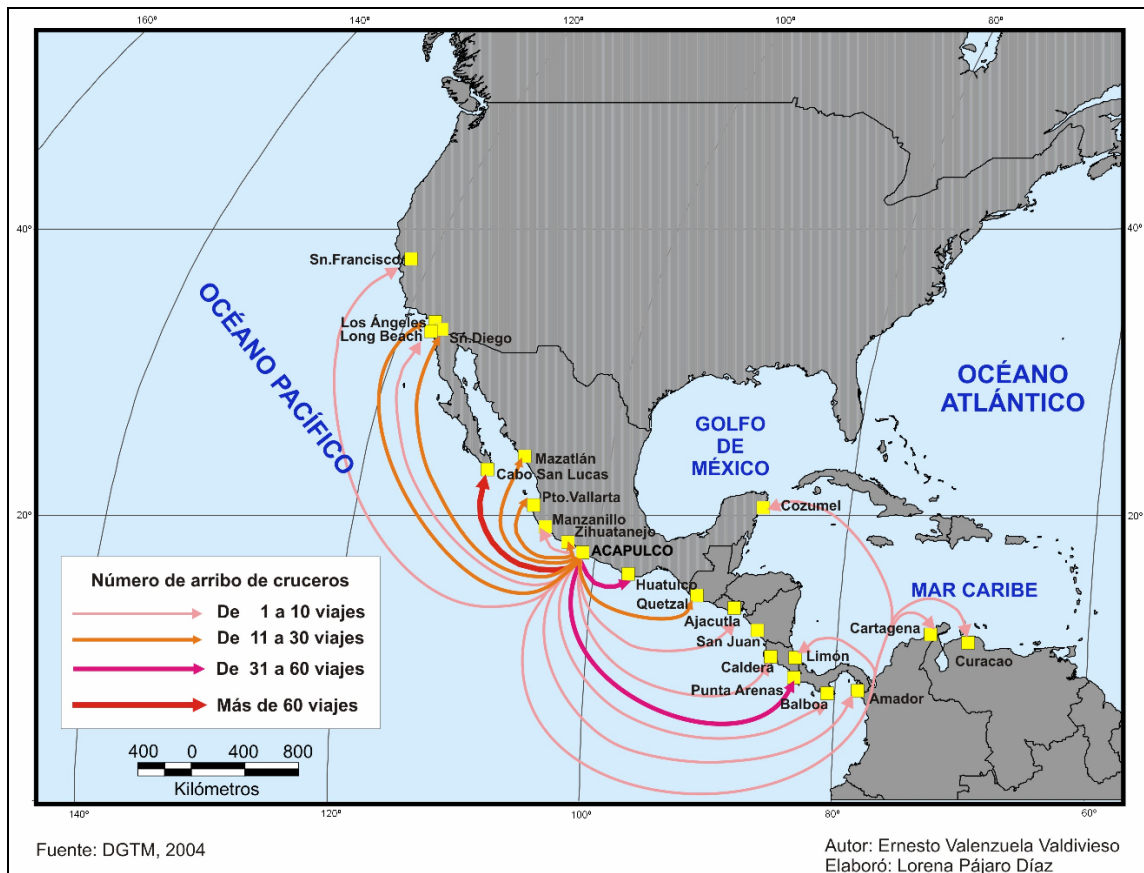
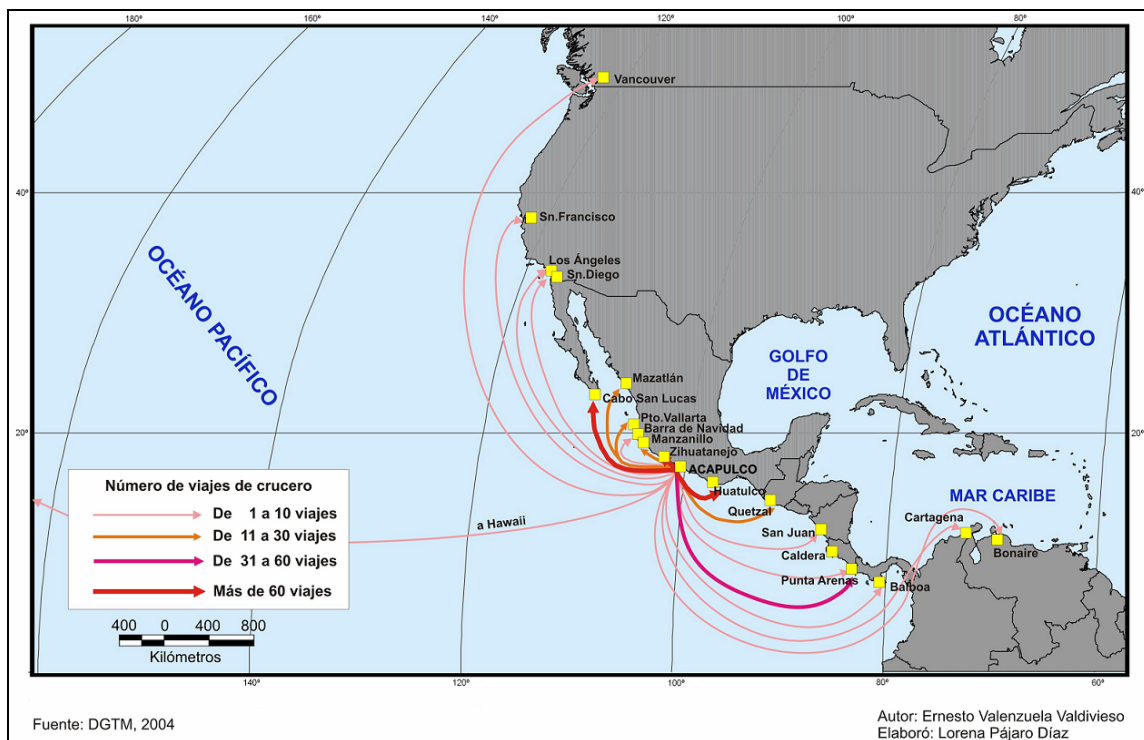
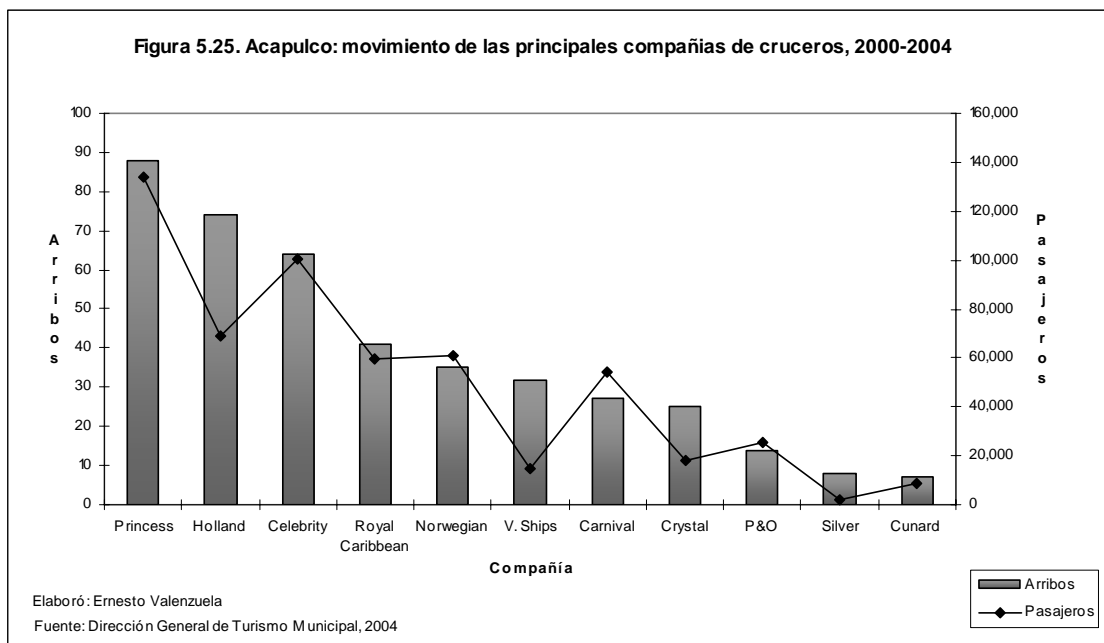


Figura 5.24. Acapulco: flujo marítimo de destino de cruceros después del arribo en el puerto, 2001-2004



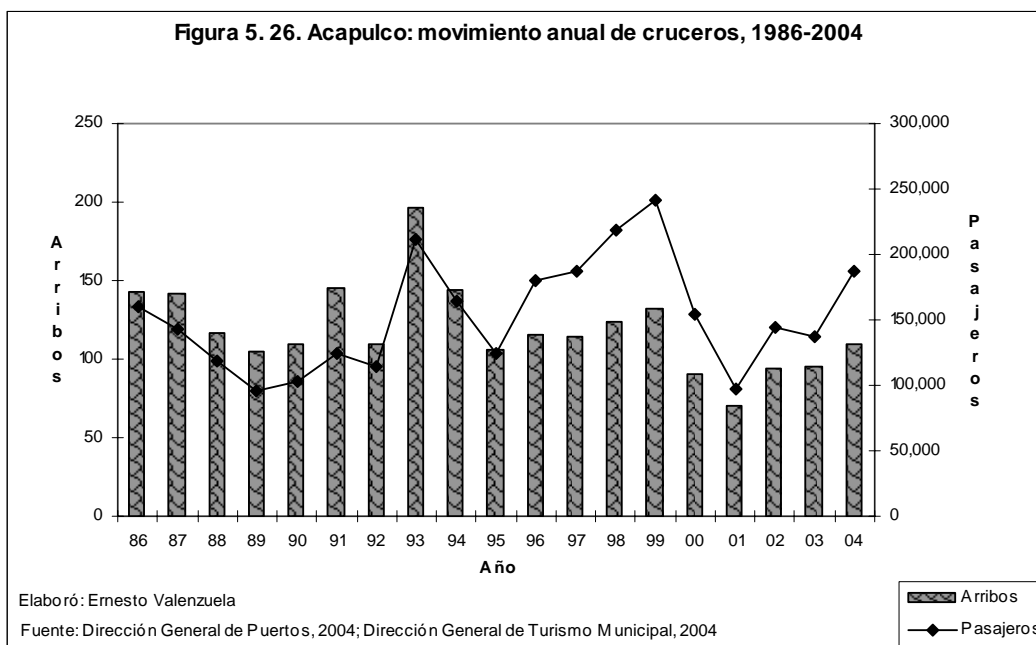
Durante el período 2000-2004, llegaron a Acapulco 84 diferentes cruceros de 30 compañías, que transportaron a 562,536 pasajeros en 453 arribos. Diez empresas controlan, prácticamente, la ruta y el destino, en su mayoría, son empresas de Estados Unidos y la principal es *Princess Cruises* que maneja el itinerario de la Riviera Mexicana con nueve diferentes cruceros; en total tuvo, 88 arribos y 133,959 pasajeros. *Holland American Line* tuvo 74 arribos, pero por el número de pasajeros, fue más importante la compañía *Celebrity Cruises*, con 100,183 turistas (Figura 5.25). El resto de las compañías realizaron menos de cinco arribos y tuvieron menos de 2600 pasajeros, algunas (nueve en total) con un viaje, sin que hasta la fecha hayan regresado, en particular de las compañías que provienen de Asia, como *Orient Lines*, *Japan Cruises*, o *Oceanía Cruises*, entre otras (Ibíd.).



Acapulco reúne los requisitos que establece la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros para elegir un lugar como destino de cruceros, entre los que destaca la ubicación, el clima, la reputación del puerto en el mercado turístico internacional, la hospitalidad de la población y de los prestadores de servicios, la estabilidad política, la herencia histórica e identidad cultural, los atractivos turísticos naturales y culturales, los establecimientos de hospedaje, diversión, alimentación y comercios, así como un transporte e infraestructura portuaria eficiente. Acapulco tiene tres posiciones de atraque para recibir embarcaciones turísticas, pero una se utiliza para buques de carga y, en caso necesario, existe la opción de recibir un buque en fondeo mediante el uso de *tenders* (Dirección General de Puertos, 1996). El señalamiento para el acceso es adecuado, así como los servicios que se proporcionan a los buques como agua potable, amarre,

avituallamiento, combustibles, descarga de desechos, lanchaje y pilotaje. En servicios turísticos, existe en el puerto una amplia variedad de opciones en hoteles, restaurantes, discotecas y bares, además de que hay campos de golf y tenis, así como bancos, casas de cambio y diversas tiendas comerciales.

En el último decenio, el movimiento de cruceros en Acapulco no ha sido positivo, porque desde 1993, año en que se registró el máximo número de arribos (en total 197) el número ha decrecido, con un relativo crecimiento a partir del año 2001 (Figura 5.26). Esta situación es producto de diversos factores que, en su conjunto, han propiciado que el mayor número de los cruceros que ahora viajan por la ruta tradicional, tengan como destino final o de inicio a Puerto Vallarta.



Según el estudio que realizó, en 1996 la Dirección General de Puertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, sobre la ubicación de Acapulco en el mercado de cruceros, se requería entre otras acciones, del rescate de su pasado histórico para promoverlo como atractivo turístico, aprovechar la riqueza cultural del país, mas que la de la entidad, para ofrecer un rico mosaico en gastronomía, indumentaria y folklore. También era necesaria la existencia de tiendas de marca libres de impuestos, además de artículos de calidad y, en la terminal, una zona de *Duty Free*; respecto a los precios no había problema por que éstos eran competitivos. Era esencial la especialización de la infraestructura portuaria, porque ésta se combina con las actividades de pesca y de carga que produce un paisaje desagradable y que algunos muelles estuvieran sucios con manchas de aceite o grasa. Asimismo, era oportuno que se ampliaran las zonas de descanso, espera y los sanitarios, ya que eran insuficientes cuando dos cruceros llegaban al mismo tiempo.

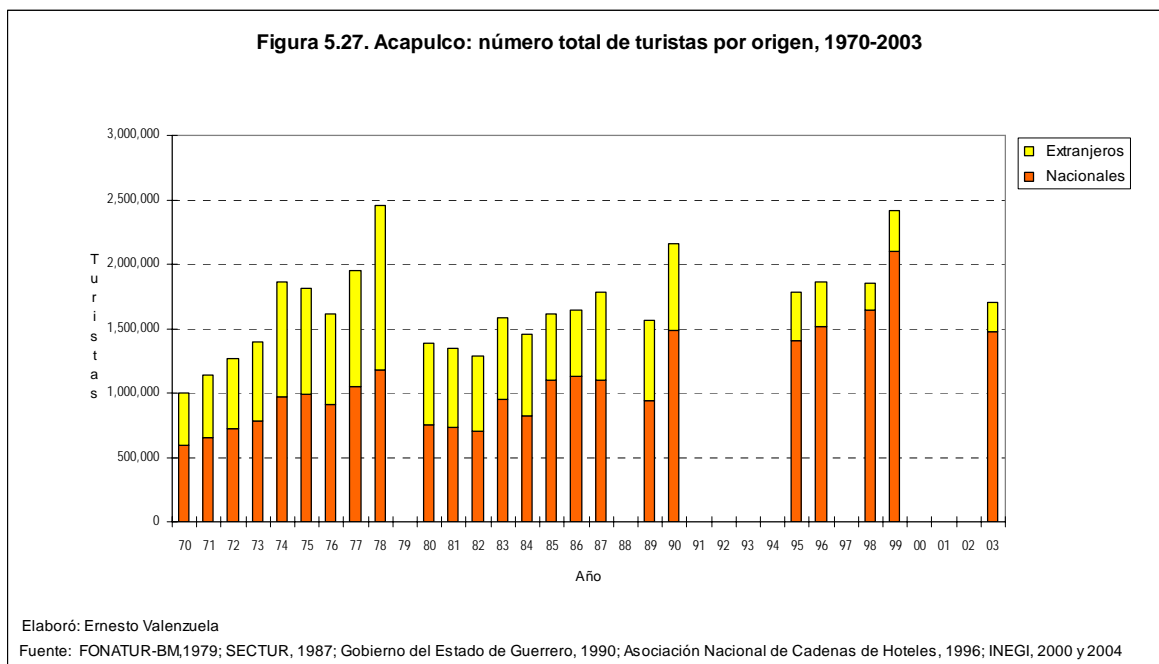
Del mismo modo se recomendaba ampliar y mejorar el servicio de la oficina de migración, construir una base de mantenimiento para los cruceros porque el puerto era punto de origen y destino final de algunas rutas, igualmente se requería de tiendas o proveedores para el suministro de consumibles de hotelería, discotecas, casinos, gimnasios, espectáculos y equipo electrónico, además de construir un estacionamiento junto a la terminal marítima, porque en algunas ocasiones se habían estacionado hasta cuarenta autobuses sobre la Costera Alemán fuera de la terminal, con el consecuente aumento del tráfico vehicular (Dirección General de Puertos, 1996). En forma similar a la situación del transporte aéreo, el puerto tiene cada día un mayor aislamiento de comunicación no sólo con los espacios del exterior del país, sino también de manera regional con otros puertos en el Pacífico, además de que ha perdido su supremacía como puerto de inicio o de final de ruta de los cruceros.

5.3. Mercado, conformación y evolución de los flujos de turistas

La cifra de turistas que hay en un momento y en un lugar determinado, no se obtiene de manera fácil y cuando la hay, debe considerarse como una aproximación de referencia por los siguientes motivos. El número de turistas se obtiene de dos fuentes, la primera de los establecimientos de hospedaje con registro legal, y la segunda de los medios de transporte. En el caso de los establecimientos de hospedaje, no todo el que visita un lugar se alberga en éstos, sino también en segundas residencias, casas de campaña, o establecimientos extrahoteleros; además, no toda persona que se hospeda en un hotel necesariamente es un turista. En relación con los medios de transporte, el dato es aún más incierto porque en la mayoría de los casos proviene sólo del transporte aéreo, sin considerar a los turistas que se transportan por vía terrestre o marítima, cuando la ubicación del destino lo permite; asimismo, tampoco toda persona que viaja por vía aérea o terrestre lo hace por motivos de turismo.

En el caso de Acapulco, la información es todavía más imprecisa si se toma en consideración que el mayor número de turistas que viaja al puerto lo hace por vía terrestre y las estadísticas de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte son del flujo en general, sin categorías del tipo de pasajeros; del mismo modo, las estadísticas de pasajeros de las líneas de autobuses (cuando existen y están a la disposición del público) son similares sin distinción entre turistas y otro tipo de pasajeros. En las estadísticas del transporte aéreo se maneja que pasajero es sinónimo de turista, con la división de nacional o internacional, o por el tipo de vuelo en el que viaja: regulares o de fletamiento. No obstante, existen otros fines de viaje (familiares, negocios, salud, educación) que no son propiamente turísticos, a pesar de que el visitante haga uso de alguna o toda la infraestructura creada *ex profeso* para el turismo. Lo cierto es que la mayor parte de los pasajeros del transporte aéreo y, aún más los que provienen del exterior del país y en vuelos de fletamiento, son turistas.

Hay información dispersa del número de turistas, pero, en la mayoría de los casos, se desconoce el método, la fuente o el autor, lo que pone en duda su veracidad. Por ejemplo, Gabriel Ortiz (1958) afirma que en el lapso de 1950-1958 había hacia el puerto una corriente de 6,000 turistas diarios en promedio; por su parte, Roger Bergeret (2001) informa que en 1954 hubo 92,694 turistas y, para 1960, 540,000. En el decenio de los setenta, la Secretaría de Turismo (SECTUR) inició la recopilación y formulación de la información estadística de manera sistemática y periódica, no obstante, el dato sobre el número total de turistas aún sigue siendo impreciso y relativo porque se desconoce el modelo o las fuentes de información de las que SECTUR obtiene la cifra⁹. La figura 5.27 es una gráfica que se realizó con la recopilación de información de diversas fuentes del número de turistas, con la división por origen en nacionales e internacionales. Es perceptible una primera etapa durante la década de los setenta de incremento continuo, en la que se encuentra el máximo valor hasta el momento, en 1978, de 2, 458,000 turistas, año en el que también la cantidad de turistas extranjeros (1,282,000) superó a la de nacionales (1,176,000), situación que no se ha repetido. El fenómeno fue resultado del periodo de la “treintena gloriosa” y el aumento del poder adquisitivo que favoreció el ascenso al turismo de las nuevas categorías sociales (Mesplier y Bloc-Duraffour, 2000).



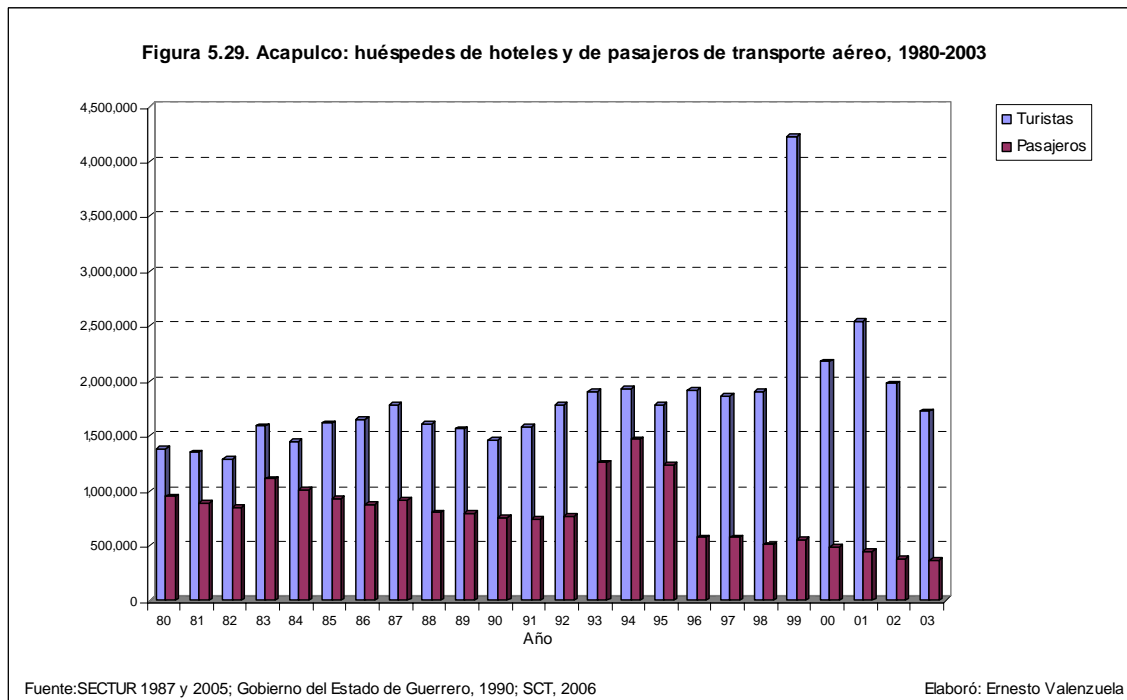
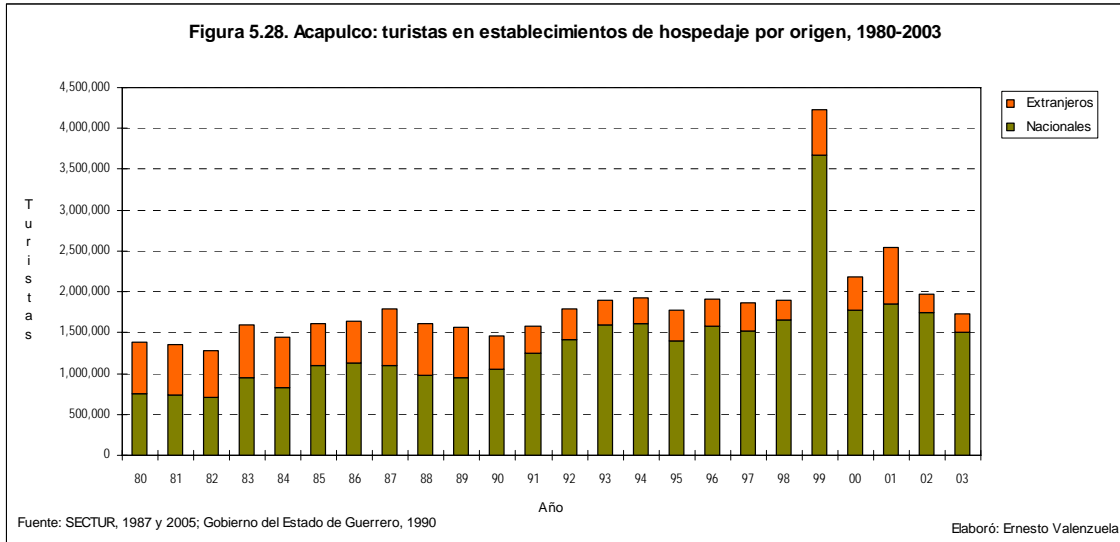
La segunda etapa corresponde al decenio de los ochenta y se caracterizó por el descenso, en particular al inicio, no obstante después la cantidad se estabilizó con incrementos y decrementos sin consideración; respecto al origen de los turistas, empezó el declive de las corrientes de extranjeros, en algunos años, por debajo del cuarenta por ciento del total de turistas, en cambio,

aumentó el número de turistas nacionales. Es la etapa de crisis del destino, en la que fue perceptible el deterioro ambiental, la expansión de la mancha urbana y el incremento de los problemas sociales como el desempleo con el consecuente aumento de vendedores ambulantes, la delincuencia y la prostitución, entre otros. También influyó que Acapulco dejara de ser el único destino de playa en México reconocido por los turistas del exterior, en particular de los de Estados Unidos. La huida de algunas cadenas de hospedaje de firmas extranjeras (Hilton, Sheraton) y la desaparición de rutas aéreas manejadas por empresas también extranjeras (United, American Airlines) originó un círculo vicioso: falta de vuelos directos y ausencia de hoteles de firmas transnacionales; estas empresas, a su vez, no querían permanecer en el puerto por la desaparición de vuelos directos desde el extranjero. Entonces, el costo del puerto disminuyó y permitió el incremento de turistas de clase media y el ingreso de los de clase baja, fenómeno que se identificó como la popularización del destino. En este sentido Lozato (1990) considera que se pueden ofrecer más baratos la mayor parte de las formas y de los destinos turísticos a un mayor número de turistas de las clases acomodadas, medias e incluso modestas de los grandes países emisores.

La tercera etapa corresponde al periodo del decenio de los noventa y los primeros años del siglo XXI, en la que hay una ligera recuperación. El mayor número de turistas se registró en 1999 con un total de 2, 417,528, muy cercano al máximo registrado hasta el momento del año 1978 con 2, 458,000 turistas; el incremento se debió a que muchas personas decidieron pasar el fin de siglo en el puerto, ya que en el mes de diciembre se concentró el veinte por ciento del total anual de turistas. Asimismo, hay una continuidad en el proceso de descenso de llegada de turistas extranjeros, con el mínimo registrado hasta el momento en 1998 con una participación sólo del once por ciento del total. En la figura 5.27 es perceptible que el número de turistas en Acapulco no ha tenido gran variación y que se ha mantenido en un promedio de un millón quinientos mil turistas, lo que permite desechar el supuesto, que se utiliza de manera frecuente como verdad, de que el puerto está en el peor momento de su historia turística, y en segundo, también sirve para desmentir la cuestión de la "internacionalización" de Acapulco, porque ha predominado el turismo nacional.

La cifra que de manera frecuente también se utiliza como indicativo del número de turistas en Acapulco es la que proporcionan los establecimientos de hospedaje con registro legal, aunque existe una importante oferta de establecimiento extrahoteleros. En 2002 se estimó una oferta extrahotelera de aproximadamente tres mil casas con un total de siete mil habitaciones; en el mismo año la oferta de hospedaje legal fue de 238 establecimientos con 18,132 habitaciones, lo que representa que hay un 92 por ciento más de establecimiento ilegales que legales, y que el número de habitaciones ilegales representa un 38 por ciento de las que hay en la oferta legal. Por ende, es claro que el número de turistas en Acapulco no puede provenir solamente de las cifras de los huéspedes en hoteles. Según las estadísticas disponibles de huéspedes en establecimientos

de hospedaje, durante el periodo de 1980-2003, las cantidades oscilan de 1, 285,800 huéspedes en 1982 hasta 2, 543,100 huéspedes en 2001, descartando el año de 1999, porque la cantidad (4, 226,351) superó en mucho el ritmo de crecimiento (Figura 5.28 y 5.29).

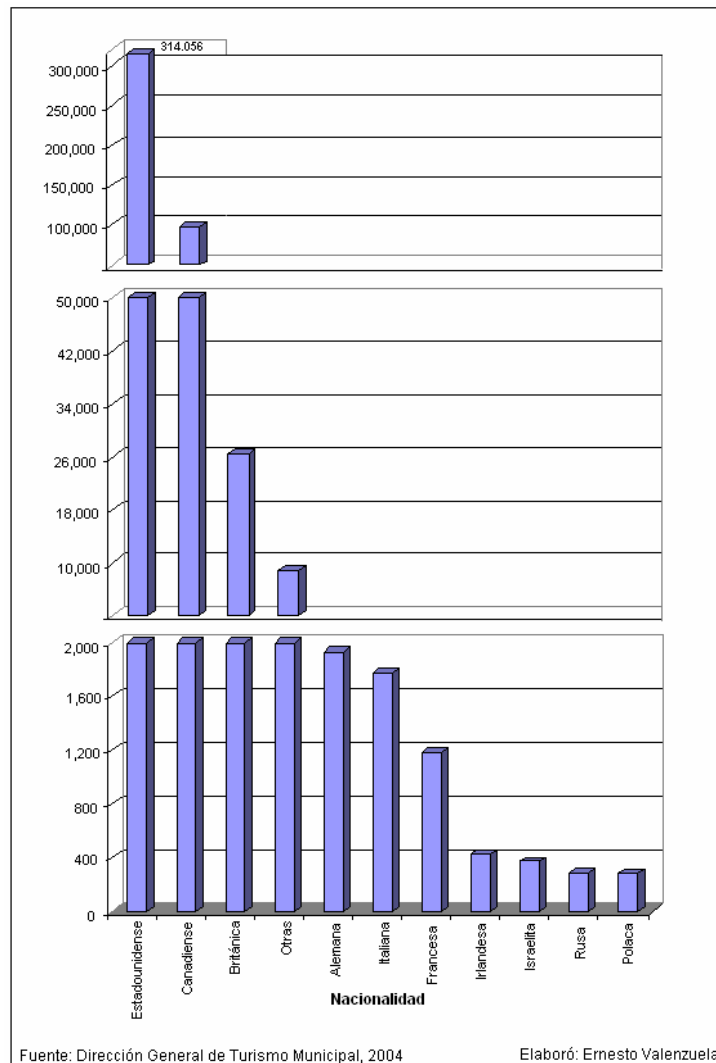


Afluencia de turistas por nacionalidad

En relación con el origen del turismo extranjero hacia Acapulco no existe información confiable sino únicamente cifras esparcidas sin referencia de quien o como se obtuvieron. Hasta el momento, en la Secretaría de Turismo sólo se maneja el dato a nivel nacional, en consecuencia, cada entidad o

destino turístico es el encargado, en coordinación con las oficinas de migración, de recabar la información. En el caso de Acapulco, la Dirección General de Turismo Municipal inició el recuento a partir del 2001; desde entonces se eligió, según el número de turistas, a los diez países con mayor participación y un rubro en el que se agrupó a las minorías de diversos países con viajes esporádicos (Figura 5.30). Sobresale la concurrencia de turistas estadounidenses respecto del resto, cantidad que representó el 79 por ciento del total durante el periodo de 2001-2004¹⁰. Para contrarrestar la constante disminución de turistas extranjeros, el puerto a lo igual que otros destinos de litoral en México como Cancún, ha permitido el ingreso de los llamados *spring breakers* que se caracterizan por su mal comportamiento dentro y fuera de los establecimientos turísticos y por no respetar los reglamentos, ni a las autoridades y personas del lugar que visitan. Las corrientes de *spring breakers* hacia Acapulco han ido en aumento, ya que en el año 2003 ingresaron 6 mil y para el año 2006 la cifra aumentó a 20 mil.

Figura 5.30. Acapulco: afluencia de turistas por nacionalidad, 2001-2004

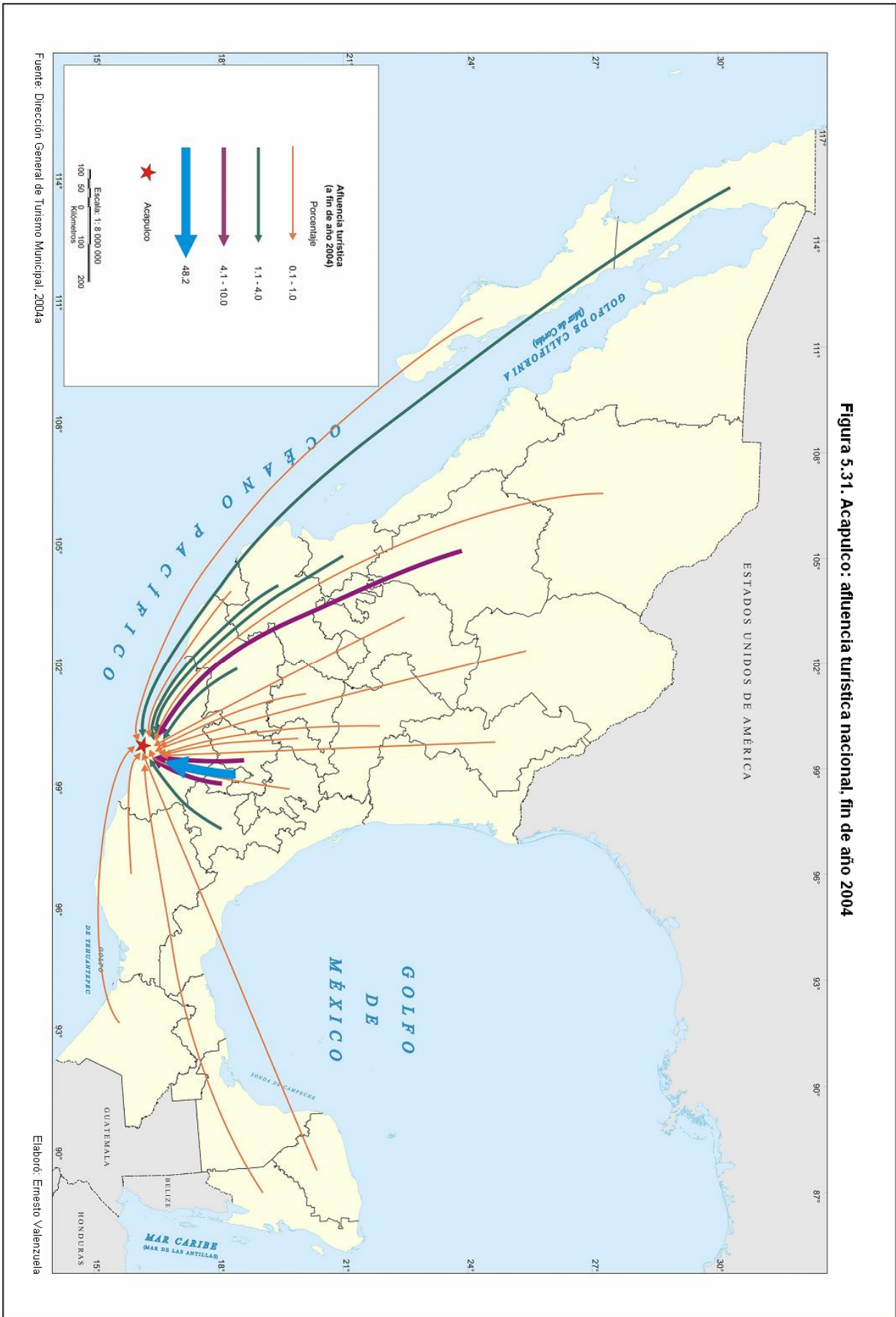


La segunda corriente de importancia de turistas extranjeros hacia Acapulco proviene de Canadá, aunque en un número mucho menor comparado con el de los Estados Unidos; la cantidad representó el 21 por ciento del total. Es posible que este flujo turístico se derive del trabajo en conjunto de los tours operadores y agencias de viajes con la cadena canadiense *Fairmont Hotels & Resorts*¹¹ porque tiene dos sucursales en el puerto, el Pierre Marqués y el Princess, sin embargo, como confiere Lozato (1990:73) "[...] parece que la proximidad relativa de mercados emisores con un alto nivel de vida medio ha sido un factor geográfico de primer orden (espacio-tiempo y espacio-coste)". En previsible en el futuro la disminución de los flujos de turistas canadienses a causa de problemas de violencia y falta de seguridad en el puerto, como el suceso de la muerte del canadiense Adam De Prisco a principios del año 2007, que provocó la cancelación de cuatro agencias mayoristas de Canadá (Rosado, 2007).

El tercer lugar por el número de viajeros es de la delegación británica, que representó el 6 por ciento del total de turistas extranjeros. Es evidente que la lejanía entre el lugar de origen y Acapulco influye en la mayor o menor cantidad de turistas, si la distancia implica cruzar un océano y sobre todo, si existe el inconveniente de la falta de vuelos directos y se requiera realizar una o más escalas, situación que todos los turistas extranjeros, excepto lo que proceden de Estados Unidos hacen.

Afluencia de turistas nacionales (temporada fin del 2004)

En relación con la procedencia de los turistas nacionales que visitan Acapulco, tampoco existe un desglose en las estadísticas de SECTUR, ni en las de la Dirección General de Turismo Municipal, sin embargo, esta última ha realizado diversos estudios en los periodos vacacionales con mayor demanda (semana santa, verano y fin de año) de algunos años. En el 2004 el estudio se realizó en el periodo vacacional de fin de año y se obtuvo porcentajes de procedencia por estado con algunos resultados predecibles. Los turistas procedentes de la Ciudad de México son casi la mitad de los nacionales que visitan el puerto con un 48 por ciento, fenómeno comprensible por la comunicación terrestre (autopista del Sol y carretera federal) y aérea (65 vuelos directos semanales) entre ambas ciudades; el que sea el destino de playa más cercano a la capital y que en el Distrito Federal vive un importante núcleo de población de nivel adquisitivo medio y alto con posibilidades de viajar y que varios tengan una segunda residencia en el puerto (Dirección General de Turismo Municipal, 2004a) (Figura 5.31). En comparación con algunos destinos tradicionales del Mediterráneo, Acapulco se ha convertido en un espacio de ocio de fin de semana y vacaciones para las grandes áreas urbanas cercanas, además del fenómeno denominado residencialismo (Vera, 1997).



El Estado de México es la siguiente entidad de donde proviene la mayor cantidad de turistas, no obstante, no es comparable con el porcentaje de la ciudad de México porque sólo es el 7 por ciento, cantidad muy similar a la de los turistas que provienen de Morelos, en ambos casos el factor de vecindad con el estado de Guerrero explica la situación. El resto de los estados tienen porcentajes por abajo del cuatro por ciento, excepto Durango, habiendo una relación de causa-efecto entre la distancia al puerto y el número de turistas, ya que, en general, cuando es mayor la primera variable disminuye la segunda como se aprecia en la figura 5.31.

De acuerdo con el desarrollo del presente capítulo se pudo corroborar el desigual desarrollo de los tres espacios turísticos del puerto siendo el equipamiento de hospedaje un factor de comprensión de como la actividad evoluciona en el espacio y de la forma en que su distribución repercute en la organización económica y social del espacio, tanto por la cuestión del uso y el valor de suelo, el tipo de turista que atrae y de los residentes que la habitan. En relación con la comunicación del puerto para fines turísticos se comprobó un proceso continuo de aislamiento debido a la cancelación de rutas áreas y marítimas, en particular con el exterior del país y, de forma simultánea un proceso de nacionalización de Acapulco por la dependencia casi total de los flujos turísticos nacionales que viajan por carretera, en particular de los que provienen de la Ciudad de México.

Notas:

¹ *Fairmont Hotels & Resorts*, desde los setenta sólo manejó en México dos hoteles, ambos en Acapulco el Pierre Marques y el Princess que aún funcionan, aunque ahora ya existe otro el Fairmont Heritage Place y, en la Riviera Maya, el hotel Fairmont Mayakoba.

² El grupo Posadas es la operadora hotelera más importante en México y Latinoamérica. Cuenta con ocho marcas propias: Aqua, Fiesta Americana Grand, Fiesta Americana, Fiesta Inn, One Hotels, LAT 19°, en México; y Caesar Park y Caesar Business en Sudamérica. También tiene un club vacacional: Fiesta Americana Vacation Club. Posadas opera 92 hoteles y más de 17,000 habitaciones en los destinos de playa y ciudad con mayor afluencia de viajeros. En México, maneja 20 por ciento de los cuartos de cadenas hoteleras de categoría turística. En el año de 2005 la empresa adquirió la aerolínea Mexicana de Aviación por un monto de 165.5 millones de dólares (www.posadas.com.mx).

³ La Asociación Microhotelera turística de Acapulco (antes Asociación de Hoteles y Bungalows de Acapulco) tiene 31 agremiados de la pequeña y micro industria turística, en el ramo hotelero, alimentos (restaurantes) y diversión (discotecas y yates de recreo). Los establecimientos de hospedaje afiliados son: Josuy, Beatriz, Bora Bora, Magallanes, Derramar, Olimar, Quinta Casasola, Montemar, Avenida, San Francisco, Jungla, Acapulco Real. Suites: Angelopolis y Fabian's Sol. Amueblados: Brisa y Lupita.

⁴ La Asociación de Hoteles y Empresas Turísticas de Acapulco (AHETA) se formó el 19 de abril de 1989, con el propósito de reunir el mayor número de las empresas del sector turístico para mejorar la imagen de Acapulco e incrementar el número de turistas a través de ofrecer el mejor servicio posible y garantizar la calidad de los establecimientos y servicios agremiados, entre otras acciones. La AHETA tiene afiliados 38 establecimientos repartidos en las siguientes categorías: **Gran Turismo:** Fairmont Pierre Marques, Fairmont Princess, Las Brisas, Mayan Palace y Quinta Real. **Clase Especial:** Camino Real, Hyatt, El Cano y Villa Vera. **Cinco estrellas:** Avalon Excalibur, Calinda Beach, Continental Emporio, Copacabana, Crown Plaza, Costa Club, El Presidente, Fiesta Americana Condesa, Parador del Sol, Playa Suites, Qualton Club y Ritz Acapulco. **Cuatro estrellas:** Alba Suites, Casa Inn, Club del Sol, El Mirador, El Tropicano, Fiesta Inn, La Palapa, Romano Palace, Torres Gemelas, La Marina Hotel Suite & Spa, Maris y Acabay. **Tres estrellas:** Acamar Beach, Bali Hai, Club Bananas, Costa Linda y Hacienda María Eugenia.

-
- ⁵ La compañía Estrella de Oro ofrece de la Ciudad de México a Acapulco tres opciones para viajar, todos con servicio de refresco o café, televisión-video, sanitario, aire acondicionado y asientos reposit. El servicio Diamante, el más exclusivo, con un costo, en el 2005, de \$450 o 40.21 dólares, con siete corridas diarias en autobuses Neoplan de 24 asientos, servicio de sobrecargo, botana y sanitarios separados. Los dos servicios restantes tienen el mismo costo (\$290 o 25.91 dólares) y la diferencia es por el tipo de autobús y el número de corridas. El autobús de dos pisos tiene una capacidad para 62 personas con dos salidas al día, el servicio Pluss utiliza autobuses Neoplan y Volvo con 36 asientos y dieciséis corridas diarias en promedio, aunque en temporada de vacaciones hay corridas extras según la demanda
- ⁶ Según José Pasta (1981:311) Carlos Panini fue el primero que obtuvo del gobierno federal la concesión para fundar la primera compañía de aviación con ruta México-Acapulco, “[...] convertida al pasar a manos del magnate transportista Antonio Díaz Lobardo en Aeronaves de México, empresa adquirida posteriormente por el gobierno federal que funciona bajo el rubro de Aeroméxico”. Por su parte, Ríos (1969) afirma que Aeronaves de México era subsidiaria de la Compañía Mexicana de Aviación, que a su vez estaba afiliada a *Pan American Airways*.
- ⁷ Hasta 1986, el tráfico aéreo de pasajeros con los Estados Unidos constituía el 86 por ciento del movimiento total de pasajeros internacionales de México (SCT, 1990).
- ⁸ En el mundo, el número de personas que hacen cruceros ha pasado de 500,000 en los años setenta a cerca de 10 millones en el año 2000, de los que más de 6 millones provienen de Estados Unidos. El Mar Caribe es la zona más frecuentada, con más del 80 por ciento del mercado mundial. El puerto principal de partida es Miami. Estos cruceros atraen sobre todo a una clientela femenina de cierta edad. Las grandes empresas americanas británicas y noruegas dominan el mercado (Mesplier y Bloc-Duraffour, 2000).
- ⁹ Según Barbosa y Santamaría (2007) las primeras estadísticas sobre la ocupación turística datan de 1983, en el que SECTUR, por conducto de FONATUR, iniciaron esta medición bajo la asesoría y recomendaciones de la Organización Mundial de Turismo. En años previos se utilizó el Sistema de Información Turística Estatal (SITE). En la actualidad el Centro de Estudios Superiores en Turismo (CESTUR), a través del sistema DATA-TUR, es el encargado de difundir la estadística a nivel nacional.
- ¹⁰ El flujo norteamericano hacia México se ha convertido en uno de los más importantes movimientos turísticos mundiales. En el decenio 1972-1982 viajaron 3.5 millones de turistas extranjeros, de los cuales el 85 por ciento eran de Estados Unidos y cinco por ciento de Canadá con una permanencia de tres o más días en el país (Bancomex, 1990, En: Lozato, 1990).
- ¹¹ La cadena canadiense *Fairmont Hotels & Resorts* se localiza en diversos países de cuatro continentes, la mayor presencia de establecimientos es en América, con 18 en Canadá, 16 en Estados Unidos, cuatro en México, dos en Bermudas y uno en Barbados. En el resto del mundo se localiza en: Reino Unido (2), Mónaco (1), Kenia (4) y Emiratos Árabes Unidos (1).

El deterioro y las políticas de recuperación

El repentino crecimiento de la actividad turística en Acapulco después de la segunda mitad del siglo XX se frenó a finales de la década de los setenta debido a problemas internos de índole ambiental y social como parte del crecimiento urbano anárquico. Asimismo influyó el panorama económico exterior, la apertura de nuevos destinos turísticos en México y en el mundo y de forma contundente la etapa de crisis o descenso en la evolución de un producto en el mercado –el espacio turístico de Acapulco-, situación que ha propiciado desde entonces la aplicación de una serie de medidas encaminadas a reposicionar al destino en la preferencia de los turistas en particular de los extranjeros. Los proyectos más significativos fueron el saneamiento ambiental, la reubicación de asentamientos de población y ampliación de la cobertura de infraestructura y los servicios urbanos.

6.1. El deterioro y las políticas de recuperación

El decenio de los setenta significó para Acapulco un momento climático de auge turístico; no obstante, esta década también representó para el puerto el inicio del deterioro debido a que los diversos problemas que hasta entonces habían sido ignorados o subestimados, aumentaron y dejaron en evidencia las contradicciones que la actividad turística había ocasionado en el ámbito socio-económico, cultural y ambiental en el puerto. El descenso a su vez coincidió con el inicio de una etapa de incertidumbre económica ante el desvanecimiento del modelo de desarrollo estabilizador y el comienzo de una crisis que en el país se tradujo en el aumento de la inflación, el desempleo y la deuda externa, en la fuga de capitales, la disminución de la producción y de las exportaciones, lo que a su vez ocasionó la contracción del gasto público, la disminución de la circulación monetaria, el aumento de las tasas de intereses y la reducción salarial, situación por demás perjudicial para la actividad turística de Acapulco. Barbosa y Santamaría (2006) consideran que el auge de Acapulco coincidió con el éxito del modelo de desarrollo estabilizador y la crisis de éste tiene relación directa con la declinación del puerto.

La atención concedida a Acapulco durante varios sexenios para convertirlo en el principal destino turístico de México culminó a finales de los años setenta porque el presidente Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970) no realizó obras de envergadura en el puerto; entre otras razones porque inició el desarrollo de Cancún, el primer centro turístico integralmente planeado del país y que, en el siguiente sexenio, adoptó como su negocio predilecto el presidente Luís Echeverría. Sin embargo, Echeverría no dejó en el abandono a Acapulco, sobre todo, porque diversos problemas se habían

acentuado y amenazaban la estabilidad social y económica del puerto; creó el Plan Acapulco, el cual continuó el presidente José López Portillo quién aumentó el número de acciones y lo renombró Fideicomiso Acapulco (Secretaría de Patrimonio Nacional, 1976). Lozato (1990) considera que desde que existe actividad turística y que se pasa del espacio contemplado al espacio consumido (estructuras de acogida, de alojamiento, utilización lucrativa del espacio) el *coste espacial* del turismo puede suscitar envites e incluso conflictos dentro del medio de acogida: a nivel de precios de los terrenos, a nivel de la ganancia y a nivel de las políticas de ordenación.

6.1.1. El Plan Acapulco

La invasión de terrenos en el área del anfiteatro de la bahía de Acapulco en lugares de difícil accesibilidad, tanto por la pendiente como por la falta de calles, inconveniente para dotar de servicios a los habitantes, con el tiempo produjo diversos problemas que fueron ignorados o minimizados, hasta que perjudicaron el buen desarrollo que hasta entonces había tenido la actividad turística. Por tal motivo, desde su campaña electoral para la presidencia de la República, Luís Echeverría Álvarez, en su visita al puerto en marzo de 1970, se comprometió a resolver el problema de la tenencia de la tierra que impedía el abasto de los servicios prioritarios de agua, electricidad y drenaje en algunas colonias, además de impulsar el turismo a través de mejorar y construir la infraestructura necesaria. El propósito del candidato, según su discurso, sería disminuir las desigualdades entre las zonas turísticas y las zonas urbano-marginales (Secretaría de Patrimonio Nacional, 1976)

Echeverría, en coordinación con la Secretaría del Patrimonio Nacional (SPN), formó la comisión técnica para realizar el proyecto con la colaboración de José López Portillo, Pedro Ojeda Paullada, Mario Moya Palencia y Guillermo Rossell de la Lama, entre otros, y se designó como responsable a Vicente Mendel, director de la subsecretaría de Bienes Inmuebles y de Urbanismo. Echeverría afirmó que siempre había considerado la existencia de dos Acapulcos, el Acapulco turístico y el de las colonias populares, y que era urgente resolver los problemas de la propiedad de la tierra que se habían complicado con la expansión demográfica. Empero el presidente no reconoció que el crecimiento de la misera era una consecuencia inevitable a su vez del crecimiento del turismo (Campodonico y Nerys, 1980 y Romero, 1991).

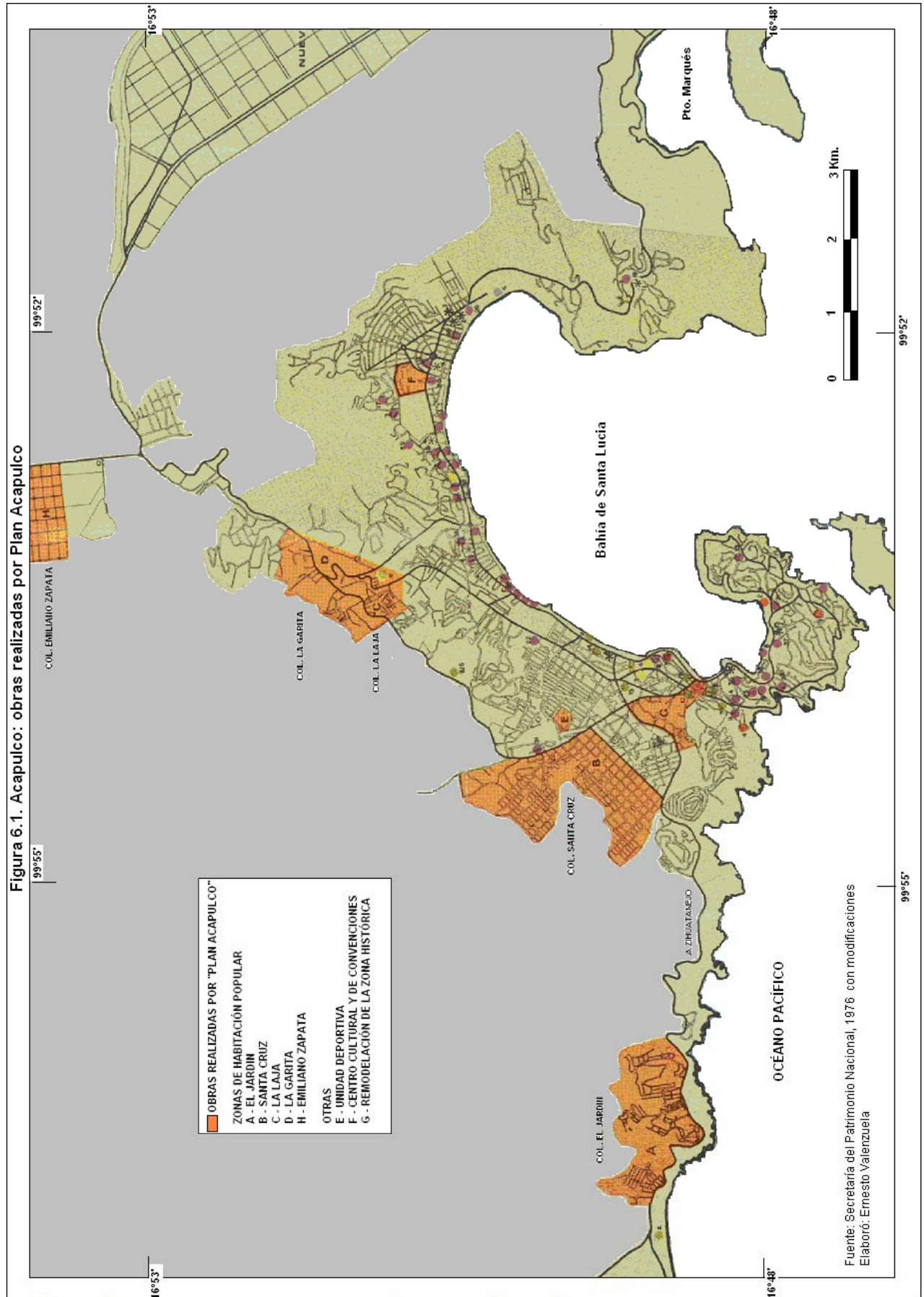
El proyecto se denominó Plan Acapulco y se puso en marcha en 1971, con los siguientes objetivos: prever y planear el desarrollo urbano y establecer un reglamento de uso del suelo del área metropolitana; regenerar y dotar de servicios públicos a las colonias populares e incrementar y complementar la urbanización de las áreas de servicios turísticos; ampliar el fondo legal, según las previsiones, creando zonas de habitación popular; promover y realizar la regularización de la tenencia de la tierra, para asegurar la propiedad de la misma a veinte mil familias; finalmente, a

través del Plan también se pretendía restaurar y conservar el equilibrio ecológico (Secretaría de Patrimonio Nacional, 1976; Campodonico y Nerys, 1980). Según Romero (1991) los principales propósitos del Plan Regulador fueron: zonificación para uso turístico en la costa y la playa, y para uso habitacional residencial y privado en el interior; previsión de reservas territoriales, según las proyecciones de crecimiento, hacia el área de la laguna de Tres Palos y la laguna de Coyuca, y construcción de una vialidad urbana integral para desahogar el congestionamiento de la Costera Miguel Alemán y para incorporar los nuevos espacios producto de la expansión urbana.

Las principales colonias beneficiadas con el Plan Acapulco fueron La Laja, Santa Cruz, Jardín, Garita y Emiliano Zapata, en las que regularizó la tenencia de la tierra, aunque ésta a su vez produjo la venta de terrenos y la especulación en su precio, así como la invasión de los que aún estaban desocupados. En relación a los servicios urbanos, la red de drenaje además de beneficiar a los usuarios, permitió controlar parte de la contaminación de la bahía, así como la erosión en las zonas altas del anfiteatro. A través del Plan se realizaron obras en las áreas turísticas de Caleta, Caletilla, la Quebrada, Puerto Marqués, así como en el Fuerte de San Diego y en la Costera Miguel Alemán (Figura 6.1). Los beneficios no fueron suficientes, ni hubo una mejora en la actividad turística, en parte porque las obras sólo fueron un paliativo o un retoque para mejorar la imagen, sin embargo, los problemas de servicios y contaminación más tarde se agudizaron ante el incremento de la población de escasos recursos económicos.

6.1.2. Plan maestro de saneamiento integral y orden urbano para la ciudad de Acapulco

Según el censo de 1980, la cabecera municipal de Acapulco tenía una población de 301,902 habitantes, casi el doble de la que registró el censo de 1970 (174,378 personas). El acelerado crecimiento propició, entre otros problemas, un déficit de vivienda que a su vez ocasionó una mayor invasión de terrenos en el anfiteatro de la bahía, en las laderas de las montañas, en algunos casos en pendientes de más de 45 grados. Al respecto Campodonico y Nerys (1980:29) señalaron que: “[...] se han instalado familias cuyo nivel económico disminuye generalmente en sentido inverso de la pendiente: cuanto más arriba, menos ingresos, lo cual es ampliamente visible por la calidad de las viviendas construidas”. Dado que el mercado autorregulador lleva a los distintos grupos de ingreso a ocupar diferentes localizaciones, se puede considerar los modelos geográficos de la estructura residencial urbana como expresión geográfica tangible de una condición estructural de la economía capitalista (Harvey, 1985).



Estos asentamientos, que se habían fundado de manera irregular, carecían de los servicios públicos básicos como agua potable, drenaje y energía eléctrica, en consecuencia, aceleraron el deterioro ambiental, no sólo paisajístico de Acapulco, sino también aumentaron la contaminación del mar con el arrastre de aguas negras y basura. Los paracaidistas, nombre que reciben las personas que se apropian a la fuerza de un terreno, habitaban en casas improvisadas, en hacinamiento e insalubridad, y, según el reporte del Fideicomiso para el Desarrollo Económico y Social de Acapulco (FIDEACA), también en promiscuidad, explotación, violencia, desempleo y desnutrición, entre otros. Esta situación, unida a problemas como la delincuencia, el ambulante y, sobre todo, la contaminación en la que también participaron los hoteles, afectó la imagen del puerto y, por lo tanto, disminuyó el número de turistas, en particular, de los extranjeros (FIDEACA, 1980a).

Entonces, por iniciativa del presidente José López Portillo, en coordinación el gobernador Rubén Figueroa Figueroa¹, en 1979, se puso en marcha un programa de acción inmediata. La realización del proyecto se asignó a la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP) la que, a su vez, delegó la planeación y ejecución al arquitecto Guillermo Carrillo Arena, director del FIDEACA; el documento se denominó Plan Maestro de saneamiento integral y orden urbano para la ciudad de Acapulco. El programa quedó conformado en tres etapas con una duración de 20 años para su realización, a partir de 1980 hasta el año 2000. En la primera etapa (1980-1982) el plan contempló el mejoramiento, reestructuración y densificación de la zona urbana existente, en específico en las colonias Emiliano Zapata y Jardín, y los poblados Las Cruces y Sabana; la reubicación de asentamientos irregulares con el desalojo de 120,000 habitantes del anfiteatro y la apertura de nuevas zonas para el desarrollo urbano, en particular, en la futura ciudad que se denominaría Renacimiento; el desarrollo turístico de tipo restringido en Punta Diamante y Punta Bruja, de tipo náutico en Laguna del Marqués, y el Desarrollo Turístico de Icacos²; finalmente, la preservación del medio en zonas de alto valor ecológico (Figura 6.2 y 6.3).

En la segunda etapa (1982-1988) se realizaría una división en dos secciones en la zona desalojada del anfiteatro, una para uso turístico restringido y la otra para unidades de habitación popular, también se efectuaría la reorientación de la red de drenaje para llevar las aguas negras a las plantas tratadoras y, después, enviarla a mar abierto por la playa El Olvido o utilizarla para riego de áreas verdes. En la tercera etapa (1982-2000) se crearían nuevas áreas urbanas y turísticas para evitar nuevos asentamientos irregulares (Ramírez, 1980). Posteriormente, el programa sufrió modificaciones por la presión de la población y la opinión pública, en particular, por la cuestión de la venta de los terrenos que se pretendían desalojar, entonces, se confirmó que éstos serían parte de un parque nacional.

Figura 6.2. Proyecto de marina en Puerto Marqués

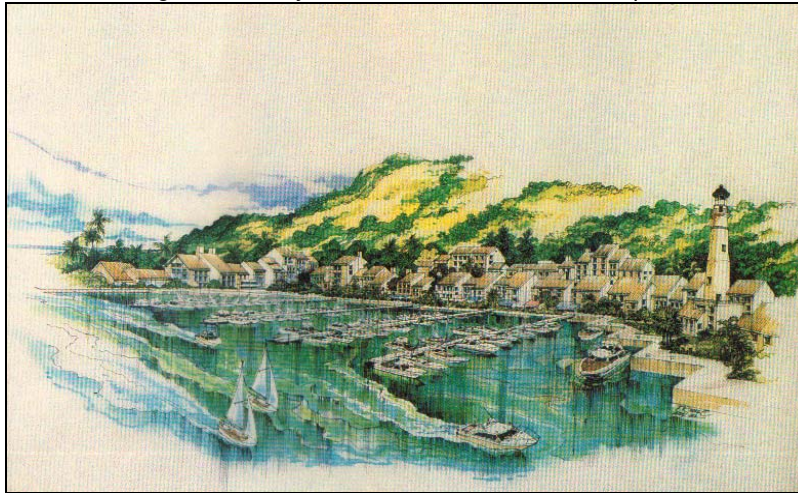


Figura 6.3. Proyecto de desarrollo urbano y turístico en Puerto Marqués



Fuente: FIDEACA, 1980

6.1.3. Plan de acciones básicas Fideicomiso Acapulco 1980-1982

La primera etapa se denominó Plan de acciones básicas Fideicomiso Acapulco (FIDACA) 80-82, que se organizó en dos principales áreas de trabajo: el saneamiento y el orden urbano del puerto a realizar en treinta y dos acciones. Por su importancia, destacaron el programa general de reubicación y la fundación de un Nuevo Centro de Población (NCP) denominado Ciudad Renacimiento; el traslado, fuera de la ciudad, de la central de abasto, la central camionera de autobuses de segunda clase, la zona de tolerancia y el reclusorio en el área de la Sabana; atención a la red hidrosanitaria y la urbanización de las colonias populares; la remodelación de la avenida costera Miguel Alemán, el libramiento a Zihuatanejo y el plan maestro de las Zonas Federales.

En su realización y ejecución, el Plan FIDACA 80-82 contó con la participación de diversas instituciones a nivel nacional, estatal y municipal y sus respectivos representantes. El presidente de la República, López Portillo aprobó y apoyó el Plan, a pesar del inconveniente del tiempo, porque el proyecto se realizaría al final de su sexenio. La SAHOP otorgó asesoría a través del arquitecto Pedro Ramírez Vázquez, quien además ocupó la presidencia del Comité Técnico; por su parte, la Secretaría de Programación y Presupuesto (SPP) evaluó y autorizó el costo de la obra por medio de su secretario, Miguel de la Madrid Hurtado. A nivel estatal, participó el Gobierno del Estado de Guerrero con la intervención del gobernador Rubén Figueroa Figueroa, vicepresidente del Comité. En todo momento, la prioridad del Plan fue la reubicación de la población del anfiteatro y la fundación del NCP Ciudad Renacimiento porque, según el Comité, sería la solución a otros problemas en cadena; no obstante, esta decisión fue producto de la fuerte presión de las diversas cámaras de la industria turística por el decremento de la visita de turistas, pero también por parte de diversas empresas de bienes raíces e inmobiliarias interesadas en la compra de los terrenos a desalojar, entre ellas, el Grupo Mexicano de Desarrollo. Lo que esto sugiere es que los medios capitalistas sirven invariablemente a sus propios fines y que éstos no concuerdan con los objetivos de justicia social (Harvey, 1985).

El desalojo y la fundación del Nuevo Centro de Población Renacimiento

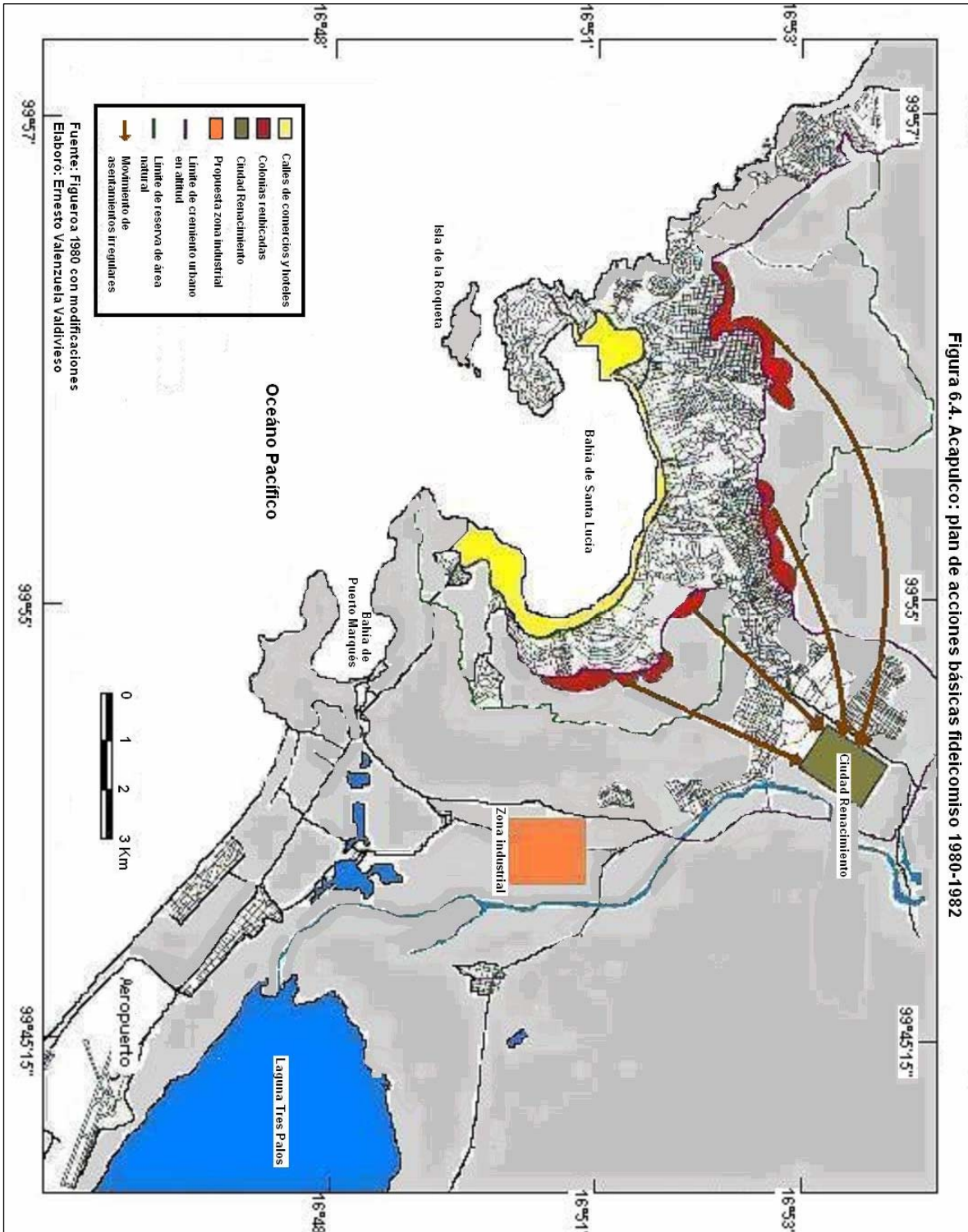
El 22 de enero de 1980, el presidente López Portillo aprobó el apoyo de la federación al proyecto y, para el día 6 de febrero, la Legislatura del Estado sancionó el Plan Director de Desarrollo Urbano de Acapulco. La primera acción del programa fue la elección del lugar donde se construiría el NCP Ciudad Renacimiento. El terreno elegido fue en el valle de la Sabana a diez kilómetros del puerto. En consecuencia, el gobernador Rubén Figueroa solicitó la expropiación de 723 hectáreas del ejido La Sabana, petición que se aprobó y, el 23 de abril, se expidió el decreto de expropiación y el acuerdo presidencial para las partidas específicas; el día 27 del mismo mes se tomó posesión del terreno. El 30 de abril se publicó en el diario oficial del Estado, el decreto y las razones del desalojo, especificando que en el anfiteatro de la bahía de Acapulco habitan 370,000 personas, de las cuales, 100,000 eran posesionarias de terrenos ubicados fuera de la línea límite de crecimiento urbano³ (225 metros de altitud). La acción del desalojo básicamente se manejó como una solución al problema de la contaminación en el puerto, si bien en el discurso oficial se matizó y encubrió este objetivo para obtener mejores resultados; entre los propósitos de mayor difusión estuvo evitar el hacinamiento y dotar de servicios a la población para que tuvieran una vida decorosa; el lema utilizado fue: “vida mejor para todos”, así como una acción de prevención en caso de la llegada de un huracán (Toscana, 2003).

En síntesis, el programa consideró que el NCP Renacimiento era una acción intersectorial que se enmarcó dentro de la estrategia global de desarrollo social y económico del puerto de Acapulco lo

que, definitivamente, incidiría en el futuro desarrollo turístico y urbano de la ciudad (SAHOP-FIDEACA, 1981). El 13 de mayo se autorizó la inversión por parte de la Secretaría de Programación y Presupuesto, y el 17 se iniciaron las obras (Ramírez, 1980a). En total, se desalojarían del anfiteatro a 120,000 personas que pertenecían a 25,000 familias de más de veinte colonias, área que en su conjunto recibió también el nombre de cinturón de miseria de Acapulco⁴. En promedio se calculó el traslado diario de 500 familias, acción sin precedente en el país ya que significaba desplazar toda una ciudad a otro lugar en un corto período de tiempo. Una acción similar antecedente, pero en menor escala, la realizó el mismo gobernador en 1975, cuando desplazó a treinta mil habitantes que invadieron varias colonias, entre ellas Mozimba y algunas otras, a la colonia Emiliano Zapata que se fundó para este fin en el área de La Sabana (Figura 6.5).

El proyecto del NCP Renacimiento contempló la división territorial en lotes de 120 metros cuadrados, en total 12,700 predios, escriturados gratuitamente para cada familia. Para la construcción de las viviendas, se contempló la intervención del INFONAVIT y de FOVISSSTE o a través de créditos para autoconstrucción por parte de estas instituciones o de BANOBRAS. También se incluyó en el proyecto todo lo relacionado al equipamiento urbano, esto es, escuelas, parques, centros de salud, un hospital, la central camionera, la central de abasto, el rastro, la zona de diversión para adultos y centros comerciales, entre otros servicios, así como la introducción de un sistema de transporte. El costo total de la obra, según la declaración del gobernador Rubén Figueroa en su quinto informe sería de 6,600 millones de pesos (FIDEACA, 1980a).

Ante la evidente reubicación, los inquilinos del anfiteatro se organizaron y formaron la “Coordinadora de Comités de Luchas” y el “Consejo General de Colonias Populares de Acapulco” para evitar el desalojo, acción que apoyó la comunidad de estudiantes de la Universidad Autónoma de Guerrero, el Frente Revolucionario de Defensa Popular y el Partido Mexicano de los Trabajadores, entre otros. En más de una ocasión, sus representantes reiteraron que el único fin del desalojo era esconder la pobreza de Acapulco, también argumentaron que el gobierno sólo quería los terrenos para venderlos a los extranjeros y que, además, no cumpliría las diversas promesas que hizo, entre ellas, el apoyo para la construcción de viviendas. También desmintieron la versión de que ellos no fueran propietarios de los terrenos que habitaban, ya que algunos tenían documentos expedidos por el Plan Acapulco, los comisarios ejidales, así como contratos de compra venta, traspasos o de traslación de dominio. Sin embargo, las autoridades desmintieron estas versiones, porque los terrenos ocupados eran propiedad federal y, en consecuencia, eran imprescriptibles, inalienables e intransferibles y, en cuanto al destino del terreno a desalojar, aclararon que se constituiría un parque nacional con su respectivo decreto en el Diario Oficial de la Federación para su protección y cuidado (Ramírez, 1980a).



Según la versión de los pobladores, el gobernador justificaba su acción porque consideraba que eran un foco de infección para la bahía, sin embargo, ellos argumentaron que también los hoteles contaminaban ya que la mayoría vertía sus aguas negras a la bahía (Aroche, 1980). Al respecto, la Comisión de Saneamiento Integral de Acapulco, informó que eran sólo siete los hoteles que contaminaban y que ya habían sido notificados para que solucionaran el problema, de lo contrario en 72 horas serían clausurados. Los colonos también manifestaron su inconformidad respecto al área de reubicación, puesto que con frecuencia se inundaba, pero Carrillo Arenas confirmó que ya se habían rellenados 22 hectáreas, además de construir el bordo de defensa del río que cruzaba el área. También informó del avance de la infraestructura urbana: agua potable, drenaje, alcantarillado, electrificación y pavimentación.

Ante la negativa de algunos colonos, el gobernador Rubén Figueroa advirtió que el desalojo se haría por las buenas o las malas, respuesta que corroboró Carrillo Arenas porque dijo: “seguiremos cuatro caminos: que el reacomodo se lleve a cabo por las buenas; el convencimiento directo, aunque exista inercia social; indemnizaciones y el otro con la intervención del ejército y la fuerza pública... una cosa es cierta: serán reacomodados, de una u otra forma” (Ramírez y Campuzano, 1980:15). FIDEACA realizó el Programa General de Reubicación, que consistió en efectuar un estudio socioeconómico de los colonos, reclutamiento y capacitación del personal, apoyo logístico y campaña de sensibilización y comunicación social. El censo se inició el 20 de junio de 1980 y diez días más tarde, se obtuvieron los primeros resultados oficiales: el 92 por ciento de las familias estaba de acuerdo con la reubicación. Sin, embargo, algo diferente reportaban los periódicos y revistas donde se informaba que muchos habitantes se negaban a salir y censarse, y que, si algunos lo hicieron, fue a cambio de recibir dinero y, aun así proporcionaron información falsa; también reportaron diversos disturbios y enfrentamientos con la policía (Ramírez, 1980a).

En total se censaron 12,528 familias, de las cuales 11,875 eran “propietarias” de los lotes, 285 cuidadores y 368 arrendadores. Con régimen de seguridad social el resultado fue: 31 por ciento con afiliación al IMSS, el 3 por ciento al ISSSTE y el 66 por ciento sin ningún régimen; en consecuencia, la mayoría no tendría la posibilidad de obtener un crédito para construcción. Por el lugar de origen, la mayoría era del mismo estado, en total 10,208 familias y el resto provenía de otros, y predominaban familias de las entidades vecinas de Oaxaca, Morelos y Michoacán que en su conjunto sumaron 1,546. Respecto al tipo de ocupación laboral se identificaron más de cien diversos trabajos de carácter profesional, técnico, artesanal y de servicios, pero el 56 por ciento correspondió a trabajos no calificados como peones, albañiles y campesinos, porcentaje similar al tipo de trabajo respecto a su permanencia, la mayoría eventual. Se constató que muchas familias vivían en hacinamiento donde una sola habitación, de veinte a treinta metros, tenía múltiples funciones: cocina, estancia, dormitorio y baño (FIDEACA, 1980a).

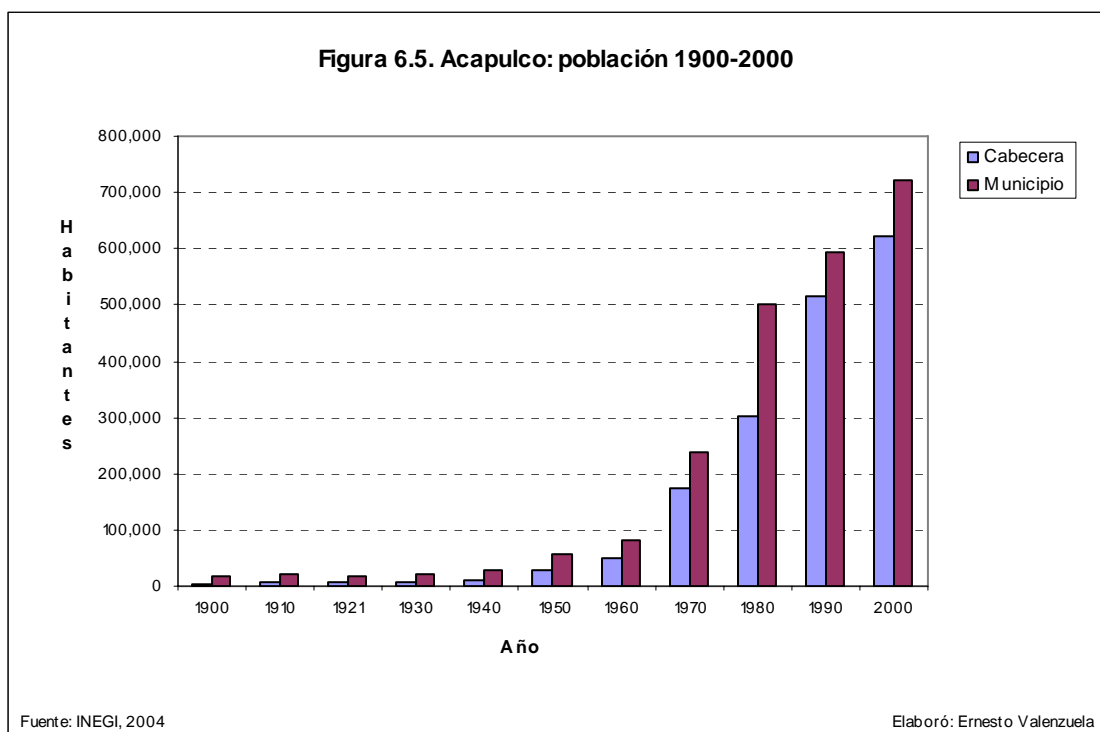
A las personas censadas se les entregó un certificado que, más tarde, sirvió para realizar los trámites y recibir el lote en Ciudad Renacimiento. Posteriormente, se notificó a cada familia la hora y fecha para acudir a FIDEACA para la asignación del lote y, más tarde, acudir a Renacimiento para identificarlo. Después se otorgó a cada jefe de familia un paquete de materiales de construcción y la asesoría para la edificación de la vivienda provisional. El último paso fue el traslado, que inició el día 9 de julio de 1980, donde primero se corroboró la documentación y la existencia de la vivienda a desocupar y, en seguida, el traslado de las pertenencias, además de la entrega del título de propiedad. Al principio se realizó la transportación de 150 familias a diario y, después conforme aumentaba la confianza de los colonos aumentó a 300 (Ídem.).

En relación a los terrenos desocupados y para evitar la especulación, en el momento en que cada familia abandonaba su propiedad se tomó una foto de ésta y el ex dueño firmó un Acta Jurídica de Entrega para la sucesión e incorporación del terreno al Patrimonio Nacional. El día 17 de julio de 1980 el presidente López Portillo expidió el decreto de la creación del parque nacional El Veladero con una superficie de 2,914 hectáreas de las cuáles 397 correspondían a los terrenos desalojados. El plan de trabajo inmediato del parque fue la reforestación del área desalojada para recuperar el paisaje natural, evitar la erosión y el arrastre de material sedimentario y desechos en tiempo de lluvia. El parque quedó a cargo de la SAHOP y la vigilancia de la Secretaría de la Defensa Nacional.

En términos generales, el plan de acciones básicas FIDACA 80-82 fue un éxito, porque a pesar de que no se realizaron todos sus objetivos, sí se logró el prioritario, que fue desalojar del anfiteatro a casi 120 mil habitantes; sin embargo, esta acción ayudó poco o nada a recuperar la imagen positiva de Acapulco en el mercado turístico y no aumentó las corrientes de turistas. El beneficio en el corto plazo fue disminuir la contaminación, rescatar un área natural y declararla como protegida, así como detener en forma relativa el crecimiento de la mancha urbana alrededor de la bahía, porque sólo en veinte años (1980-2000) se duplicó el número de población de la ciudad, que pasó de 301,902 a 620,656 habitantes (Figura 6.5). Según Lozato (1990:148) las medidas normativas (Planes de ordenación, opciones territoriales, parques naturales, lucha antipolución) han permitido rectificar o, cuando menos, limitar ciertos abusos de la utilización del espacio con fines turísticos.

La falta de espacio dentro de la bahía propició la expansión de la ciudad, principalmente en dos direcciones con características disímiles y ambas de contraste, producto de la planeación urbana por parte de las autoridades, no obstante con diferentes intereses y logros. La primera zona se localiza al noroeste en el área de La Sabana, con un uso principalmente habitacional constituido por dos principales núcleos urbanos: la colonia Emiliano Zapata y Ciudad Renacimiento con diversos problemas de equipamiento e infraestructura urbana e identificados como un foco de

delincuencia, drogadicción, pandillerismo y prostitución, entre otros, pero también, como la zona dormitorio de muchos trabajadores de la industria turística, por consiguiente las soluciones no proporcionaron ninguna base para hacer frente a unas condiciones sociales deterioradas, sino sólo se transfirieron a otro espacio, pero además como refiere David Harvey, mientras la acción se oriente hacia la transformación del problema más que hacia el problema económico subyacente, es de esperar que los conflictos se resuelvan de modo que el problema cambie de lugar (a veces geográficamente) sin afectar su estructura subyacente, que es lo que ocurre en la política contemporánea de las naciones capitalistas⁵ (Harvey, 1985:292). La segunda zona se localiza fuera de la bahía, en la Costa Chica y frente a la playa Revolcadero, donde existen varias zonas habitacionales como El Coloso y la Unidad Habitacional Luís Donaldo Colosio, además de la zona turística de Acapulco Diamante que es el resultado de una planeación territorial por parte de la institución Promotora Turística de Guerrero, desarrollo similar a los que ha realizado el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR).



En la actualidad y debido a que no hubo continuación en el seguimiento del Plan Maestro de Saneamiento integral y Orden Urbano, de nuevo se han instalado asentamientos irregulares en las partes altas del anfiteatro, algunos ocultos por edificios o por la vegetación para ventaja de las autoridades y los turistas, pero otros perceptibles a simple vista; algunos con la incertidumbre de que en cualquier momento puedan ser expulsados y otros, muy pocos, sin ningún temor porque su

terreno, aunque es contradictorio, fue vendido por el gobierno estatal. Pero sin excepción, todos con el temor de habitar en una zona de alta vulnerabilidad ante un fenómeno natural como fue el huracán Paulina que ocasionó un desastre producto de la falta de ética, incompetencia y corrupción de parte de las autoridades municipales y estatales. El siniestro puso al descubierto diversas contradicciones y situaciones adversas, entre las que destacaron el que se hayan vuelto a ocupar terrenos de alto riesgo por su pendiente, el tipo de suelo o su cercanía al cauce de algún río; segundo, que el ordenamiento territorial de la ciudad y su área metropolitana fuera una falacia, porque estaban antepuestos los intereses económicos y políticos a cualquier otro; tercero, que no existía un sistema de Protección Civil en ningún municipio de Guerrero y, finalmente, la pobreza y marginación en que vivían miles de habitantes, no sólo en el anfiteatro, sino también en la colonia Emiliano Zapata y en Ciudad Renacimiento, donde hubo una inundación de casi dos metros, situación que se predijo desde que se eligieron estos terrenos para reubicar a la población y después lo confirmó el estudio denominado *Acapulco 2000*. Alejandra Toscana (2003:72) afirma que:

[...] gran parte de las decisiones que ponen a la sociedad en una situación de riesgo están ligadas con la gestión gubernamental y también con la cultura política. Ante un desastre, las sociedades quedan expuestas, y, desde luego, lo que exponen son también sus miserias materiales y morales, sus carencias, omisiones y negligencias; se trata de una obra compartida por particulares y dirigentes, líderes, caciques, así como burócratas locales, estatales y federales.

Las justificaciones por parte de las autoridades fueron diversas, no obstante, quedó claro una vez más que ni ellos, ni el sistema político y económico, y menos el turismo, han podido erradicar las desigualdades económicas y la política social excluyente que pervive en Acapulco, fenómeno que además se repitió después del desastre, porque la prioridad no fue para el rescate de los cientos de habitantes desaparecidos o sin vivienda, sino para la reconstrucción y limpieza del Acapulco Turístico. En forma similar al razonamiento de David Harvey (1985) se concluye que el rico puede dominar el espacio mientras el pobre se encuentra atrapado en él.

Para Alejandra Toscana (2003) la carencia de voz de alerta de la proximidad del huracán Paulina se puede explicar de dos formas, la primera porque se subestimó el fenómeno y la segunda porque no se quería poner en evidencia las irregularidades en que vivían muchos de los que resultaron damnificados. También existe otra posible explicación, que puede resultar un tanto irracional pero no menos real, a saber que las autoridades de manera conciente, no realizan obra alguna en las zonas precaristas para que ocurra un desastre y, entonces, algunas personas desalojen por su propia voluntad los terrenos invadidos o que se tome como una experiencia de advertencia del riesgo que evite en el futuro la formación de nuevos asentamientos humanos irregulares. En cualquiera de los casos, el paisaje natural en Acapulco es uno de los principales atractivos

turísticos con el que de manera frecuente se asocia la imagen turística del puerto, en consecuencia, toda modificación al medio natural original, sea por invasión inmobiliaria o por trabajos de envergadura (vías de acceso, obras públicas) conducirá a la alteración del ecosistema con las consecuentes repercusiones turísticas.

6.2. Los efectos negativos del turismo en Acapulco

Después del apogeo turístico, el decenio de los ochenta significó el inicio de la llamada crisis del destino, la que persiste hasta la fecha. Las causas son diversas, pero en particular influyó la aparición de nuevos destinos turísticos de playa en México y el mundo, como Cancún que, a partir de entonces, fue su principal adversario y ocupó el lugar de preferencia de los turistas extranjeros que visitan el país. En una competencia totalmente en condiciones desiguales, Acapulco se enfrentó con Cancún, el cual de manera similar al resto de los destinos de playa que construyó FONATUR en el país, fue producto de una planeación integral y su espacio se eligió porque prácticamente estaba deshabitado.

Los diversos problemas que en la actualidad enfrenta Acapulco, ni son exclusivos del puerto ni todos son producto de la actividad turística⁶, sin embargo de una u otra forma el turismo ha contribuido en su origen y desarrollo, en todo caso son consecuencia del sistema económico capitalista de los países subdesarrollados y las contradicciones que genera, sistema en el que predominan; en general, grandes desigualdades económicas, la terciarización de la economía, la corrupción y el deterioro ambiental. Para Mesplier y Bloc-Duraffour (2000) no debe subestimarse los límites del modelo turístico que se caracteriza por superpoblación y saturación de los espacios, problemas de circulación, contaminación sonora, problemas de abastecimiento de agua y eliminación de aguas residuales, así como destrucción irremediable de parajes, entre los principales.

Incluso con una planeación anticipada, los centros integralmente planeados de FONATUR no están exentos de éstos y otros problemas y, más que un “síndrome Acapulco” o de “Acapulquización”⁷ de los destinos turísticos, existen los indicios, que comúnmente se repiten, de las contradicciones que el capitalismo produce durante el proceso de apropiación del espacio, su explotación, desecho y, en algunos casos, su reutilización, trátase de la actividad que se trate. Al respecto, el titular de la compañía Servicios Profesionales Turísticos (SEPROTUR) Antonio Murillo Téllez, en entrevista al rotativo *El Sol de Acapulco*, manifestó que tanto Ixtapa-Zihuatanejo como Cancún ya habían comenzado a tener “síntomas que pueden determinar el porqué un destino turístico comienza a caer, declinar, bajar, decaer o prácticamente desaparecer [...]”. Según el resultado de la investigación que realizó SEPROTUR, desde 1992, el puerto de Acapulco se encuentra “muerto” (Ortega, 2002).

Los problemas que afectan al turismo en Acapulco son diversos y algunos son la causa o la consecuencia de otros. Existen problemas que directamente provienen de la actividad turística como son la oferta de establecimientos extrahoteleros o la de los guías hoteleros, y otros que existen con o sin la actividad turística como son la prostitución infantil, la delincuencia, el narcotráfico o el lavado de dinero. En otros casos, algunas situaciones se convierten en problemas debido a la falta de planeación o a las falsas expectativas que genera el turismo; por ejemplo, cuando propicia migración de trabajadores y personas que buscan tener una mejor calidad de vida respecto de la que tienen en su lugar de origen. En la mayoría de las ocasiones, los trabajadores que utiliza el sector de la construcción para edificar la infraestructura turística, principalmente de hoteles, al finalizar la obra, no regresan a su lugar de origen sino que buscan su contratación en otra obra o trabajan como empleados en el sector de servicios o por su cuenta en el sector formal o informal. Otro grupo de problemas proviene de la propia dinámica de la ciudad y de su acelerado crecimiento en fusión con la actividad turística como son el tráfico vial y la contaminación y otros, son consecuencia de éstos, como la falta de nuevas inversiones, en particular en la zona Tradicional y en menor proporción en la zona Dorada. En palabras de Jean-Pierre Lozato (1990:10) “El espacio [turístico] no es tan sólo contemplado, es ordenado (remodelado, reestructurado) e incluso consumido (la polución y la degradación se cuentan entre las más graves fuente de desestructuración de los medios de acogida fragilizados por una frecuentación turística a veces mal lograda)”. El cuadro 6.1 es un listado de los principales problemas que perjudican a la actividad turística y a la ciudad en general, con una relación de algunas de sus causas y consecuencias, no obstante, es claro que no son los únicos y que cada uno requiere un estudio más completo para su comprensión.

6.2.1. El deterioro ambiental, la contaminación y el crecimiento urbano

El problema de la contaminación, sin duda, es el de mayores efectos negativos para la actividad turística de Acapulco, cuya principal secuela es la disminución de la tasa de crecimiento del número de turistas, en particular de los extranjeros y los de alto poder adquisitivo. Esta situación se hizo más evidente desde los años ochenta, cuando turistas que viajaban de manera frecuente al puerto y diversos periodistas de la ciudad y de otras entidades dieron cuenta de la rápida transformación del paisaje natural en urbano, el aumento de la basura en calles, playas y en el mar, así como de la contaminación del agua de la bahía, problemas que desde el decenio de los cincuenta, algunos periódicos y revistas se atrevieron a publicar, pero que pasaron desapercibidas y las autoridades consideraron como falsas o alarmistas, como todavía algunos lo hacen.

Cuadro 6.1. Acapulco: principales problemas con repercusiones en la actividad turística, causas y consecuencias

CAUSA	PROBLEMA	CONSECUENCIA
Falta de empleo, mejorar el nivel de vida.	MIGRACIÓN	Déficit de vivienda y empleo.
Déficit de vivienda y oportunismo político, bajos salarios.	COLONIAS DE PARACAIDISTAS	Enfrentamientos sociales, deterioro del paisaje urbano y natural, contaminación.
Falta de planeación urbana, especulación en el uso y tenencia del suelo, falta de previsión para reservas territoriales.	DÉFICIT DE VIVIENDA	Invasión de terrenos y formación de colonias de paracaidistas.
Corrupción, falta de personas capacitadas, compromiso social.	PLANEACIÓN URBANA INEXISTENTE O INADECUADA	Asentamientos humanos irregulares, conflictos sociales, falta o deficientes servicios municipales.
Asentamientos irregulares, situación de conflicto por la propiedad de la tierra.	SERVICIOS URBANOS INEXISTENTES O DEFICIENTES	Azolve en los sistemas de captaciones, sistemas semidestruídos, Descarga clandestina de aguas residuales, robo de electricidad y de agua.
Falta de capacitación, la demanda de trabajadores es mayor que la oferta de trabajos, existen muchos trabajos temporales.	DESEMPLEO	Incremento de problemas sociales como drogadicción, alcoholismo y delincuencia juvenil, aumento del comercio informal y actividades ilícitas como prostitución y venta de drogas; migración.
Desempleo, falta de capacitación laboral y bajos niveles educativos, bajos salarios.	VENDEDORES AMBULANTES	Hostigamiento a los turistas, mala imagen turística, venta de productos sin calidad o higiene, robos.
Falta de reservas ambientales, invasión de terrenos, falta de servicios urbanos, corrupción, crecimiento urbano anárquico.	DETERIORO ECOLÓGICO	Deterioro de la imagen turística, gran volumen de aguas residuales domésticas y desechos sólidos que son arrastrados a la bahía.
Descarga de aguas negras de colonias y hoteles y también de basura de turistas, barcos y lanchas.	CONTAMINACIÓN DEL MAR	Enfermedad de piel, muerte de peces, disminución de turistas.
Falta de educación ecológica de la población y los turistas, falta de botes de basura, ineficiente servicio de recolección de basura.	BASURA EN PLAYAS Y VÍA PÚBLICA	Deterioro de imagen urbana, proliferación de animales nocivos.
Reducido número de elementos, involucramiento de la policía con los delincuentes, control de la zona por parte de narcotraficantes.	SEGURIDAD PÚBLICA	Asesinatos, asaltos, secuestros, violencia. Deterioro de la imagen turística.
Falta de avenidas principales, estacionamientos, mayor oferta de transporte público en relación a la demanda de usuarios.	CONGESTIONAMIENTO VIAL	Contaminación, ruido, aumento de tiempo para desplazarse de un lugar a otro.
Corrupción de otorgamiento de placas, circulación de vehículos piratas.	EXCESIVO NÚMERO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO	Congestionamiento vial, alteración de tarifas, robos, malos tratos a los usuarios.
Falta de espacio, establecimientos de servicios sin estacionamiento.	FALTA DE ESTACIONAMIENTOS	Invasión del primer carril de la derecha de las avenidas, proliferación de franeleros, robo de automóviles.
Disminución del poder adquisitivo, problemas sociales y ambientales de Acapulco.	DISMINUCIÓN DEL NÚMERO DE TURISTAS	Cierre de establecimientos, desempleo, migración, aumento de tarifas.
Corrupción, falta de capacitación y ética profesional.	MALA ATENCIÓN DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS	Mala imagen turística del puerto, disminución de las corrientes turísticas.
Uso irracional de los atractivos, poco mantenimiento. Falta de renovación y producción de otros.	AGOTAMIENTO DE LOS ATRACTIVOS	Pérdida de competitividad, mala imagen turística, disminución de las corrientes turísticas.
Falta de inversión, corrupción en el uso de las partidas económicas.	DETERIORO DE LA INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA	Mala imagen del puerto
Falta de recursos económicos o desvío de éstos, poca integración de los prestadores de servicios turísticos, nula atención a los problemas.	PROMOCIÓN INEXISTENTE O INADECUADA Y PUBLICIDAD NEGATIVA	Disminución del número de turistas, desconocimiento del puerto y de los nuevos atractivos o acciones para evitar algunos problemas.
Corrupción, falta de ética profesional.	TARIFAS ALTAS DE SERVICIOS TURÍSTICOS Y DE LA AUTOPISTA	Disminución del número de turistas.
Falta de diversificación de los principales servicios turísticos. Deterioro de la imagen y ambiente turístico.	PÉRDIDA DE COMPETITIVIDAD	Disminución del número de turistas, abaratamiento del destino turístico, salida de empresas trasnacionales.

Fuente: encuesta directa.

Elaboró: Ernesto Valenzuela Valdivieso.

El problema de la contaminación aumentó y fue imposible su encubrimiento y conservar la indiferencia de parte de las autoridades, debido a que la situación provocó la protesta de los empresarios del ramo turístico, de los turistas y de la población en general, quienes exigieron una pronta solución, reclamo al que más tarde se sumaron algunas Organizaciones No Gubernamentales como el Movimiento Ecologista Mexicano cuyo estudio realizado en Acapulco en 1985, detectó más de 400 casos de problemas ecológicos con una tendencia a extenderse y agudizarse, ante la ausencia de una política de protección al medio ambiente (Monje, 1985).

No existe duda de la correlación entre crecimiento urbano y el impacto ambiental, aun con un proyecto de planeación, porque el espacio natural se modifica y transforma en un espacio habitable, tratando, en el mejor de los escenarios, de mantener un equilibrio entre el número de población y el de áreas verdes, situación ideal que en Acapulco no se realizó por las cuestiones políticas y de intereses particulares. En el caso del puerto, el deterioro se aceleró por el alto incremento de población en el transcurso de cincuenta años, con una de las tasas de crecimiento más alta de México durante varias décadas. Según las autoridades, los asentamientos irregulares en el anfiteatro eran los principales responsables de la contaminación, ya que éstos no tenían ningún servicio urbano por su condición ilegal; en consecuencia, por la falta de drenaje se formaban ríos de aguas negras que arrastraban la basura que se acumulaba en cada predio, lo que ocasionaba la obstrucción de coladeras en las partes bajas, inundaciones y finalmente, la contaminación del mar.

Tanto los asentamientos irregulares como los regulares causaban parte de la contaminación, porque según el X Censo de Población y Vivienda, 1980, el 42 por ciento de las viviendas en Acapulco no tenían drenaje, pero además, aún había casas sin baños y sus habitantes defecaban al aire libre (INEGI, 1989). Lo anterior lo confirmó en 1982, después del desalojo, el alcalde de Acapulco Amín Azur Menez ante la persistencia del problema de la contaminación: “[...] abajo de dicha línea (220 msnm), viven 650 000 personas, que constituyen otro foco contaminante, pues al igual que la mayoría de los habitantes de las 116 comunidades de este municipio, carecen de servicios públicos, principalmente agua, drenaje y pavimentación” (Campuzano, 1982:22). El gobernador se olvidó de informar que algunos hoteles y restaurantes, sin conexión con la red de drenaje, vertían sus aguas negras sin ningún proceso de tratamiento al mar, situación que denunciaron los habitantes que serían desalojados.

Después del desalojo, parte de las tierras recuperadas se ocuparon para constituir, de manera legal, el parque nacional El Veladero, para restaurar la vegetación original y contrarrestar parte del impacto ambiental; el área fue vigilada durante algún tiempo por elementos de la Defensa Nacional, con la intención de evitar de nuevo el paracaidismo. En 1982, el Regidor de Ciudad

Renacimiento, Abel Salgado, en una entrevista a la revista *Proceso* desmintió la información oficial y los resultados del Plan FIDACA 80-82, confirmando que: “se engañó a todo el mundo, porque de las 25,000 familias, con un total de 120,000 miembros, sólo fue reubicado el 50%. Actualmente 11,500 familias se encuentran asentadas arriba de la línea isobárica original. Con ello se echa por tierra las afirmaciones en el sentido de que ya no existe tal foco contaminante de la bahía” (Campuzano, 1982:22). La verdad quedó al descubierto años después, en 1997 con el paso del huracán Paulina, porque los mayores daños se registraron en las colonias precaristas que aún existían en el anfiteatro.

Ante el eminente fracaso de solución del problema de la contaminación y con el propósito de reactivar la actividad turística en el puerto, en 1991, el gobernador José Francisco Ruiz Massieu puso en acción el programa denominado *Ecología y Turismo en Acapulco* con el apoyo de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, la Secretaría de Turismo, el Gobierno del Estado de Guerrero y el H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco, con dos principales objetivos: preservar los recursos naturales y mejorar la competitividad de Acapulco⁸ (Gobierno del Estado de Guerrero, 1991). El problema del impacto ambiental y la contaminación se resolvió de forma relativa, sin embargo, esto no trajo consigo ni el aumento de turistas extranjeros, ni la reposición de Acapulco en el mercado turístico internacional, porque pervive la imagen negativa de Acapulco en muchos turistas, inversionistas y medios de publicidad, pero sobre todo, porque aún existe la contaminación y es uno de los principales problemas del puerto, como lo refieren sus habitantes, los hoteleros y turistas, según los resultados de la encuesta que se realizó, situación que en todo momento tratan de ocultar y subestimar las autoridades del municipio y de la entidad. La contaminación que afecta directamente a la actividad turística en Acapulco se produce en cuatro principales formas: la basura en la vía pública y en las playas, el agua contaminada del mar, la contaminación visual de anuncios y construcciones y auditiva de automóviles y de comercios.

Basura

En 1998, en Acapulco y su área metropolitana se generaba 866.40 toneladas de basura al día, sin contar la que originaba el turismo, alrededor de 60 a 150 toneladas según la temporada, en total 1,016 toneladas por día. El Ayuntamiento no tenía el equipo suficiente para la recolección de la basura y recogía sólo 707 toneladas/día que representaba el 65 por ciento de la demanda, con un equipo de 94 unidades de su propiedad y 16 camiones compactadores de servicio privado que se utilizaban, principalmente, en la zona turística (H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez-Gobierno del Estado de Guerrero, 2001). En general, la zona Dorada y Diamante tienen un eficiente servicio de recolección de basura y limpieza de calles y, en la primera zona, además existen botes de basura anexos a los postes a lo largo de la costera Miguel Alemán y, en algunos sitios contenedores, aunque en temporada alta son insuficientes y es frecuente que la basura

rebase su capacidad, situación que se repite cuando los camiones recolectores no cubren su rutas a tiempo o están descompuestos, como sucedió en enero del año 2003 porque había más de veinte camiones recolectores inservibles, según la información que proporcionó la titular de la Secretaría de Fomento Turístico (SEFOTUR), Guadalupe Gómez Maganda (Ortega, 2003).

En las playas, en general, no existen botes de basura y, los que hay, son escasos y se encuentran en mal estado o son propiedad de los comercios que ahí se localizan y, entonces, su uso se restringe para los clientes, motivo por el que algunos turistas dejan de manera irresponsable su basura en la playa hasta que el servicio de limpieza la recoge o las olas la incorporan al mar. No existe el número necesario de barredoras por falta de presupuesto o porque la mayoría se encuentran descompuestas y abandonadas en las playas o en el astillero de la playa Manzanillo, como ocurrió en 2003, año en el que funcionaban seis barredoras de las veinte que existían, según lo notificó Julio César Bernal Reséndiz, director de la Promotora y Administradora de Playas (Vargas, 2005). Al respecto, algunos turistas han expresado las siguientes inconformidades:

- M.D.: “Hay un desinterés por parte de las autoridades de mantener limpias las playas, porque se observan montones de basura no solamente en la arena sino también en el mar”.

- O. D. Q.: “Acapulco como destino de playa es único, pero la falta de recolección de la basura hace que las playas luzcan sucias y la gente ya no quiera regresar y busque otro destino con mayor limpieza”.

- J. Q. G.: “Los grandes problemas que tiene el puerto son la basura en las playas, el ambulante y la inseguridad... los dos primeros son primordiales porque cuando uno visita este lugar, lo primero que hace es ir a la playa”.

El problema se agudiza por la cuestión de la jurisdicción de las playas porque, si bien son parte del territorio de la entidad, son propiedad de la nación con la categoría de Zonas Federales Marítimas; por tal motivo, su uso, renta, limpieza y mobiliario es responsabilidad de la federación y no del Ayuntamiento o del municipio, como lo confirmó, en 1985, el alcalde Alfonso Argudín Alcaraz: “La limpieza de la bahía está fuera de la competencia del municipio, pues pertenece a la zona federal marítima y terrestre, pero ésta tampoco puede darse abasto. Siempre puede más un millón de personas tirando basura que 1,000 barriendo. Habrá que crear conciencia” (Campuzano, 1985:26). En algunos casos, son los hoteles con salida al mar los que se encargan de la limpieza de la playa anexa, un tanto para no afectar su imagen, pero también, porque se adueñan de ella de forma ilegal para instalar sombrillas, camastros o canchas de voleibol; además delimitan la zona con rejas y cordones para evitar el paso de transeúntes y, sobre todo, de vendedores ambulantes.

El problema no es igual en todas partes porque existen diferencias tanto en la cantidad como en el tipo de desechos, y en el equipamiento y su manejo. Depende en gran medida del valor y uso del suelo: en las colonias residenciales y en la zona Diamante el problema es menor en comparación con las colonias populares y en la zona Tradicional. En ésta zona se encuentra basura en todas partes, pero sobre todo, en los lugares que son de concurrencia popular y de atracción turística como son la Quebrada, la plaza Álvarez, el malecón y las playas Hornos, Caleta y Caletilla.

Se requiere que las autoridades aumenten y mejoren el equipo de limpieza y recolección e instalen un mayor número de botes de basura en la vía pública, que se vigile y sancione a los empleados que no cumplan con su trabajo y a las personas que tiren basura, además de realizar una campaña de concientización para los turistas y los habitantes; finalmente, también sería conveniente la coordinación entre las autoridades locales, federales y la iniciativa privada para la limpieza de las playas o para constituir un fondo para el pago a una empresa de limpieza privada. Un intento de resolver el problema lo realizó el presidente municipal Zeferino Torreblanca Galindo durante su gobierno (1999-2002) a través del programa “Ciudad limpia: la basura a la basura” con las siguientes acciones: platicas de concientización, mesas de trabajo para proponer soluciones, colocación de botes de basura en la Costera Miguel Alemán, compra de equipo y contenedores de basura, construcción de un relleno sanitario y la imposición de multas económicas o de trabajo comunitario para las personas que se sorprendieran tirando la basura en la calle. Al respecto, habría infracciones desde los diez hasta los 100 salarios mínimos, y para los automovilistas hasta de 200 salarios mínimos; los infractores menores de edad sólo serían amonestados. Las disposiciones, que para algunos resultaron arbitrarias, habían sido establecidas desde el gobierno del presidente municipal Rene Juárez Cisneros, sin embargo, nunca se habían aplicado, por tal motivo, se estableció la fecha del 22 de enero del 2002 para iniciar el programa, poniendo al tanto a la población a través de anuncios en radio, televisión y prensa (Bello, 2002). En un principio, el programa tuvo una relativa aceptación y cumplimiento, sin embargo, como se puso en marcha en el último año del gobierno de Torreblanca, quedó en el olvido en la siguiente administración.

Contaminación de la bahía

El problema de la contaminación del agua de la bahía fue uno de los factores que más influyó en el deterioro de la imagen turística de Acapulco y, en consecuencia, del descenso de la llegada de turistas a partir del decenio de los ochenta. Previo al inicio de la actividad turística en el puerto y aún durante varios años después, las casas, los comercios y los hoteles no tenían drenaje, y las aguas negras corrían en arroyos cuyo destino era el mar. Más tarde se construyeron fosas sépticas, no obstante, el beneficio no fue total porque a partir de los años treinta éstas empezaron a contaminar el agua del subsuelo de la que dependía parte del consumo humano a través de pozos.

La red de drenaje se empezó a construir a partir del decenio de los cuarenta, primero en las áreas turísticas y de fraccionamientos y, más tarde, en la zona del Centro, donde se dificultó su introducción debido a la estrechez de las calles y el tipo de orografía. Con el drenaje, se logró solucionar el problema de los arroyos de aguas negras, pero no el de la contaminación de la bahía, porque finalmente el agua del drenaje desembocaba en el mar sin tratamiento alguno. Posiblemente, para entonces, la situación aún no era un problema por la cantidad de aguas negras y la capacidad de regeneración del medio ambiente (autodepuración); sin embargo, vino un desequilibrio ante el rápido aumento de población y del número de turistas, sumado a la conformación de la bahía, con una entrada angosta que hace más lento el movimiento e intercambio del agua y, en consecuencia, la permanencia de los contaminantes durante varios días.

En 1970, aún no tenían drenaje el 46 por ciento del total de viviendas, según el IX Censo de Población, porcentaje que a la fecha tiene mínimas variaciones en unidades (Secretaría de Industria y Comercio, 1970) (Cuadro 6.2) Existe contaminación porque existen riachuelos de aguas negras, que ni siquiera son clandestinos y contienen entre otros elementos, sustancias orgánicas, detergentes no biodegradables, aceites, grasas y microorganismos que cuando llegan al mar, son un foco de infección de enfermedades gastrointestinales y de la piel en los paseantes, como lo corroboró el Movimiento Ecologista Mexicano que realizó una investigación de la contaminación y obtuvo, entre otros resultados que, el 29 por ciento de los turistas que visitan el puerto, regresan con enfermedades de la piel, los ojos y el aparato digestivo⁹ (Monje, 1985).

Cuadro 6.2. Acapulco: total de viviendas y tipo de servicios, 1970, 1980, 1990, 2000

	1970	%	1980	%	1990	%	2000	%
No. de viviendas	41073		61924		123656		148044	
Viviendas propias	26739	65.1%	40668	65.7	123359	99.8	113633	76.8
Con drenaje	11765	44.0%	35855	57.9	76121	61.6	86775	58.6
Agua dentro de	5612	47.7%	29770	48.1	80646	65.2	78747	53.2
Con electricidad	3738	66.6%	52776	85.2	112680	91.1	142259	96.1

Fuente: Secretaría de Industria y Comercio, 1970; INEGI, 1989, 1991 y 2000.

En el ambiente marino la contaminación ocasiona la reducción de variedad de la flora y la fauna; asimismo se produce una contaminación de tipo visual por la basura que es acarreada y queda flotando en el agua y en las playas. A veces, se produce un fenómeno de eutrofización que ocasiona la coloración de las aguas superficiales (Campuzano, 1982). Alejandro Oscós Alvarado en el informe de la investigación que coordinó en mayo de 1989 con el apoyo del Centro de Investigaciones y Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional y de la Secretaría de

Desarrollo Urbano y Ecología, considero que era únicamente una prospección diagnóstica debido a que se realizó en el período de estiaje con menor contaminación a la que existe en la temporada de lluvias; además, hizo falta información acerca de los hidrocarburos, metales pesados, detergentes y plaguicidas, así como de las demandas químicas y bioquímicas del agua. Aún así se obtuvieron evidencias inequívocas de deterioro del ecosistema, entre otras causas por las altas concentraciones en nutrimentos (nitratos, nitritos, fosfatos, silicatos, amonio) que repercuten en las comunidades de productores y crean un estado de eutrofia-distrofia. También especificó que, debido a las descargas de desechos en el agua de la bahía, existe un alto número de bacterias coliformes totales y fecales, así como altas concentraciones de hidrocarburos y metales pesados que han provocado la baja diversidad en la comunidad de bentos y el aumento de especies oportunistas (Oscós, 1989).

Las diversas embarcaciones de paso o fijas, de uso turístico o para la pesca, han contribuido también con la contaminación del mar ya sea porque derraman combustible por el mal estado de sus naves o porque acostumbran tirar sus desechos al mar. Esta situación se observa, en el caso de las embarcaciones para la pesca, en las playas Dominguillo y Manzanillo, y, de uso turístico, en el Malecón y en Caleta-Caletilla. En estas dos últimas playas, también colaboran las lanchas que venden comidas y bebidas o *souvenirs*, y se incrementa la contaminación por la basura que turistas, comerciantes y ambulantes, dejan en la playa y las olas incorporan al mar, motivo por el que, en diversas ocasiones, se ha rebasado el nivel de contaminación tolerado. Las autoridades tratan de ocultar o negar la contaminación, pero los turistas, sin ser expertos o tener estudios de laboratorio, han confirmado en diversas ocasiones: “La playa de Caleta está sucia, por eso nos salimos de bañar, saqué a mis hijos para evitar que adquieran problemas epidérmicos, las autoridades deben tener vigilada la zona, sería bueno que pudieran venir a recoger la basura, están flotando botes de plástico, envolturas y hasta pañales” y “el tráfico de las lanchas en la playa de Caleta no permite a turistas disfrutar del lugar, además de que arrojan combustibles que contamina el agua” (Arredondo, 2006).

En el 2005, el secretario de Medio Ambiente, José Luís Luege Tamargo, conciente mejor que nadie del problema de la contaminación, dijo: “¿Han ido a Acapulco últimamente? No vayan”, aunque casi inmediatamente matizó su comentario, “perdón, cometí un error grave; bueno, vayan para que vean ustedes mismos que el problema está en que se tira la basura y no se recoge la basura, no hay educación”. A lo que el alcalde municipal, Alberto López respondió: “algo trae contra Acapulco... no es justó que traten a Acapulco como lo quieren tratar” (Núñez, 2005). Un año después, en el verano del 2006, el mismo secretario de Medio Ambiente, advirtió sin disimulo alguno, que no se asistiera a la playa de Caletilla por el exceso de contaminación (Novedades de Acapulco, 2006b). De acuerdo con el comunicado de prensa número 127/06 de la Dirección de

Información de la Coordinación General de Comunicación Social de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)¹⁰, la playa de Caletilla en el mes de julio tuvo nueve mil enterococos por cada 100 mililitros, cuando el máximo permisible es de 500 enterococos (SEMARNAT, 2006). Félix Salgado Macedonio, edil de Acapulco, reconoció que la playa de Caletilla estaba contaminada, pero agregó: “es la más llena de todo el puerto. No está cerrada, pero la gente va... no es necesario ningún aviso” a pesar de que el secretario de Salud de la entidad, Luís Barrera Ríos, advirtió del problema y sugirió que se colocara una bandera de riesgo sanitario en dicha playa, propuesta que se aceptó en un principio, pero se decidió que no serían banderines, sino carteles informativos de la situación de contaminación con la recomendación de no nadar ahí (Morales y Ocampo, 2006 y Novedades de Acapulco, 2006b).

En una primera entrevista, el mencionado secretario de Salud, Luís Barrera afirmó que: “El origen del problema se debe a que hay una tubería dañada, cuyos restos van directo al mar, además de la deficiente construcción de los baños públicos ubicados en dicha playa” (El Universal, 2006); sin embargo, después de la reunión que sostuvo el 1 de agosto con el alcalde Salgado Macedonio y el delegado de la Comisión Nacional del Agua, Roberto Valenzuela, en entrevista cambio su versión sobre la causa de la contaminación. Dijo que el exceso de enterococos tiene una relación directa con el agua pluvial, pues explica: “cuando nos saturamos de mayor cantidad de agua pluvial existe esta contaminación” (Novedades de Acapulco, 2006b).

Hubo protestas por parte de los comerciantes de la playa afectada, ya que a pesar de que los carteles preventivos no se habían puesto, desde el día del anuncio que hizo el titular de la SEMARNAT, disminuyó el número de turistas y, en consecuencia, también el de las ventas. El presidente de la Unión de Locatarios, José Luís Laredo Vargas advirtió que no permitirían que se colocaran los carteles preventivos porque el comercio es su única fuente de ingresos, por lo que demandó la solución del problema por parte de las autoridades y agregó: “de por sí la temporada había sido mala y, todavía se difundió lo de la contaminación, esto afecta a los restauranteros” (Ídem.) La contaminación repercutió en la actividad turística del puerto, porque fueron canceladas entre el treinta y el cincuenta por ciento de las reservaciones (Arredondo, 2006a).

Finalmente, las autoridades del estado y las del municipio decidieron que no se pondría ningún tipo de anuncio ni banderines de alerta porque ya habían tapado las caídas de aguas negras que eran arrojadas al mar, según lo informó el alcalde Salgado Macedonio, además de que realizó una invitación a la población para que nadara, porque inclusive aseguró que las aguas tenían propiedades curativas, limite de la desfachatez no sólo por está afirmación sino porque además manifestó: “Que me diga la Secretaría de Salud quién ha salido (de Caletilla) despellejándose; es más, el que se meta a nadar a Caletilla ya no se enferma nunca” (Ocampo, 2006). Esta declaración

se interpreta de que sí el turista no sale “despellejándose” no se reconocerá que existe contaminación. Por su parte Eloy Urroz Jiménez, delegado de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA), aseguró que la calidad del agua del mar en Acapulco es congruente con el tipo de turistas que hay en el puerto, esto es, locales y nacionales, no obstante, indicó que si se desea turismo extranjero, deben mejorarse los estándares de calidad (El Universal, 2006a).

6.2.2. Establecimientos extrahoteleros ilegales

La oferta extrahotelera la conforman establecimientos de hospedaje en habitaciones, departamentos y casas, algunos de ellos la segunda residencia de personas que viven en otra ciudad y que viajan en vacaciones o algún fin de semana al puerto. Otros son propiedad de residentes de Acapulco, que fueron construidos o acondicionados en el domicilio o fuera de él, pero que se utilizan para recibir huéspedes. En cualquiera de los casos, si el inmueble es arrendado se requiere, para no trabajar en la ilegalidad, de la matrícula en el Registro Nacional de Turismo y cumplir con una serie de requisitos para garantizar la mínima calidad, obtener la licencia de funcionamiento y darse de alta en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) para el pago de los respectivos impuestos. La mayoría de los establecimientos extrahoteleros no cumplen la norma porque la clandestinidad representa mayores ganancias y menores exigencias; quien si cumple, paga impuestos, tarifas comerciales por el servicio de agua y energía eléctrica, así como una cuota para la promoción del puerto.

En general los establecimientos ilegales se ofertan en anuncios en periódicos o Internet o de manera directa en el lugar donde se localizan, pero también lo hacen a través de una mafia llamada “guías hoteleros” que, en complicidad con los dueños, ofrecen precios que después no respetan o instalaciones y servicios que no existen, sin que la autoridad evite esta situación; en algunos casos el contubernio es con delincuentes que aprovechan cualquier salida de los turistas para robar. El mercado subterráneo de hospedaje tiene demanda y aumenta porque sus precios son menores que el de los hoteles, en algunos casos, en un cincuenta por ciento o más. El turista está expuesto a fraudes, ya que no existe ningún contrato o documento que garantice los servicios o el buen funcionamiento de las instalaciones, entonces, tanto la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO) como la Procuraduría del Turista (PROCTUR) se ven imposibilitados para actuar y, más que demandas, entran en el rubro de quejas, que en el mejor de los casos son para uso estadístico. Durante las vacaciones del verano del año 2002, más del cincuenta por ciento de las quejas ante la PROCTUR, fueron por esta causa, según lo informó el titular, Jorge Muñoz Sánchez (Lepez, 2002a).

La mayor inconformidad de la oferta extrahotelera no es por parte de los turistas, sino de los hoteleros, en particular de los dueños de hoteles con instalaciones similares en categoría de tres estrellas o menos, quienes a través de sus asociaciones han girado oficios a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, al Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), a la Comisión Nacional de Electricidad (CFE) y a la Comisión de Agua Potable y Alcantarillado del municipio de Acapulco (CAPAMA), para la regularización y el cambio de tarifas de servicios de la oferta extrahotelera de “casa habitación”, que es menor, por la de tipo “comercial”, sin embargo, las autoridades han mostrado un mínimo interés. Al respecto, la dueña del hotel Magallanes en entrevista de campo señaló: “Es una competencia desleal la oferta extrahotelera, ellos no pagan impuestos, ni siquiera tienen licencia. Pagan agua domiciliaria, no pagan el 15 por ciento del IVA”. El entonces presidente de la Asociación de Hoteles y Empresas Turísticas de Acapulco (AHETA), Rafael García Pimentel, aseguró que la duplicación de la oferta extrahotelera ha ocasionado el descenso del porcentaje de ocupación en los hoteles hasta en un cincuenta por ciento. Los hoteleros, además, han señalado que la oferta extrahotelera también afecta al ramo de restaurantes, porque en muchas de las casas están equipadas con cocinetas, entonces, los turistas compran víveres y preparan sus alimentos para ahorrar dinero, al decir de García Pimentel: “[...] son la clientela favorita de las tiendas de autoservicio, el 'turismo súper', como se le conoce en el argot, ya que se abastecen de todos los víveres sin asistir a un restaurante en algunas ocasiones, y eso merma la economía de los prestadores de servicios” (Novedades de Acapulco, 2002).

La falta de información en cuanto al número de establecimientos o habitaciones es producto de la clandestinidad, el constante cierre y apertura, así como de la indiferencia de las autoridades. No obstante la Secretaría de Fomento Turístico en 2002 estimó que existían en Acapulco 18 mil cuartos irregulares, pero la directora de Servicios Turísticos de esa dependencia, Artemisa Alarcón Nájera, proporcionó una cifra mucho menor: “se habla que en Acapulco, *grosso modo*, hay tres mil casas que se rentan a los turistas, lo que representa siete mil habitaciones” (García, 2002 y Leyva, 2002b). La Dirección General de Turismo Municipal, en el mismo año informó de la existencia de 60 condominios con 2,855 departamentos ubicados desde la zona de Papagayo hasta la colonia Bonfil, departamentos que, en general, se utilizan para su arrendamiento, pero sus dueños lo niegan y suelen argumentar que ellos pueden prestar su propiedad a quien quieran sin tener que dar cuentas a nadie. Según el estudio, el 77.9 por ciento de los departamentos son de propietarios del país, en su mayoría de la Ciudad de México y área metropolitana y, en menor porcentaje, de Morelos, Puebla y Querétaro, y el 22.1 por ciento de extranjeros principalmente de Estados Unidos y Canadá (Leyva, 2002). En un balance que realizó la Asociación Mexicana de Hoteles y Moteles se estimó en 30 mil habitaciones la oferta extrahotelera (legal e ilegal) con un índice de evasión fiscal anual de 85 millones de dólares (Lepez, 2002).

En un estudio más específico por parte de AHETA, su titular Rafael García Pimentel hizo la denuncia de 150 casas plenamente identificadas de la oferta extrahotelera con anuncios tanto en periódicos de circulación nacional como en Internet, listado que entregó al IMSS, a la CFE y a la SHCP para que cada una realizara las acciones penales correspondientes (Leyva, 2002a). La primera acción se realizó después de Semana Santa, por parte de la SEFOTUR en coordinación con la Dirección de Reglamentos y Espectáculos, quienes a través de un operativo, detectaron la irregularidad de 76 casas y sus dueños fueron multados; asimismo la acción produjo la regularización de veinticinco y la notificación por escrito de cinco de que fue la única ocasión en que funcionaron en la ilegalidad y que no lo volverían a hacer, del resto no se volvió a tener conocimiento. Meses más tarde, en la temporada de vacaciones de verano la situación se repitió, por lo que en septiembre del mismo año hubo un segundo operativo ahora con la participación de la SEFOTUR y de la PROFECO tanto para sancionar, como para advertir a los dueños que las multas a pagar oscilaban entre quinientos y mil salarios mínimos, en caso de no regularizar sus negocios. El 60 por ciento de las 170 casas detectadas se comprometieron a realizar los respectivos trámites, sin embargo, no lo hicieron y siguieron trabajando en la ilegalidad. En este operativo se identificó que las zonas con mayor oferta extrahotelera ilegal eran la residencial de Costa Azul y Las Brisas y la turística de Caleta (Tetzpa, 2002). Tres años más tarde, en 2005, el alcalde Alberto López Rosas volvió a retomar éste y otros problemas al declarar que: “En Acapulco todo se nos desbordó hace una década atrás, el comercio ambulante, el transporte, las invasiones a predios, y desde luego la oferta extrahotelera, todo se nos salió de control, Acapulco vivió una etapa crítica, se perdió la capacidad de competencia nacional e internacional en la actividad turística, el destino se abarató y los servicios disminuyeron en calidad” (H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez, 2002).

López Rosas firmó un convenio con la Secretaría de Hacienda y los hoteleros del puerto para realizar un padrón de la oferta extrahotelera, que serviría ante todo para iniciar su regularización y obligarlos a cumplir con sus contribuciones, ya que la evasión de impuestos en aquel momento representaba una pérdida de 15 millones de dólares. La SHCP inició el programa piloto denominado de Actualización del Registro Federal de Contribuyentes, para facilitar el ingreso de los nuevos agremiados y actualizar sus pagos; sin embargo, los resultados no fueron tan satisfactorios como las intenciones (Martínez, 2005a).

Es claro que, incluso en la ilegalidad, parte de la oferta extrahotelera tiene una importancia en la economía y en la actividad turística de Acapulco. Su existencia responde a una demanda que se busca y contrata, es un mercado de consumo particular que puede o no formar parte del mercado de turistas que acostumbran hospedarse en hoteles. La oferta extrahotelera en algunos casos es la competencia, pero también el complemento de la oferta hotelera que atiende parte de los miles de

turistas que visitan el puerto y, que posiblemente viajan a Acapulco porque existe esta oferta o porque a su llegada los hoteles de su agrado están llenos o los que están disponibles no son de su satisfacción, o quizá por el presupuesto disponible, entre otras razones. A lo anterior se suma el hecho de que, en general, existe una infraestructura hotelera vieja en Acapulco Tradicional y Dorado, que no se ha renovado y mantiene categorías y precios por arriba del servicio que ofrece; asimismo, es evidente el doble discurso de las autoridades en relación con la oferta extrahotelera, porque por un lado están en su contra, pero por el otro, apoyan todas las construcciones de edificios que actualmente se realizan, en particular en la zona de Acapulco Diamante y, que en un futuro se pueden sumar a la oferta de este tipo. Luego entonces, la oferta extrahotelera se convierte en un mal necesario, porque a pesar de la evasión fiscal, es una de las formas de disfrazar el desempleo y mantener el funcionamiento de la economía legal e ilegal en torno al turismo.

6.2.3. Vialidad y transporte urbano

El paisaje natural de Acapulco con la bahía rodeada de montañas es un escenario de identidad que ha sido ampliamente explotado en la actividad turística, en particular en la promoción y el mercado inmobiliario. Esta conformación física es una ventaja, pero también una desventaja no sólo cuando ocurre un fenómeno natural sísmico o meteorológico, sino cuando se trata de realizar una planeación urbana o un ordenamiento territorial de la ciudad, ya que el espacio plano de la llanura y de mejores condiciones para habitar, es una reducida franja, en algunas partes, con una longitud menor a un kilómetro y, en consecuencia, densamente poblada. Hacia la montaña la pendiente aumenta de manera constante y existen zonas con repentinos cambios de altitud. Esta situación, unido a problemas políticos, económicos y sociales ha ocasionado un desorden urbano en la cuestión de vivienda, dotación de servicios, vialidad y protección civil, entre otras necesidades.

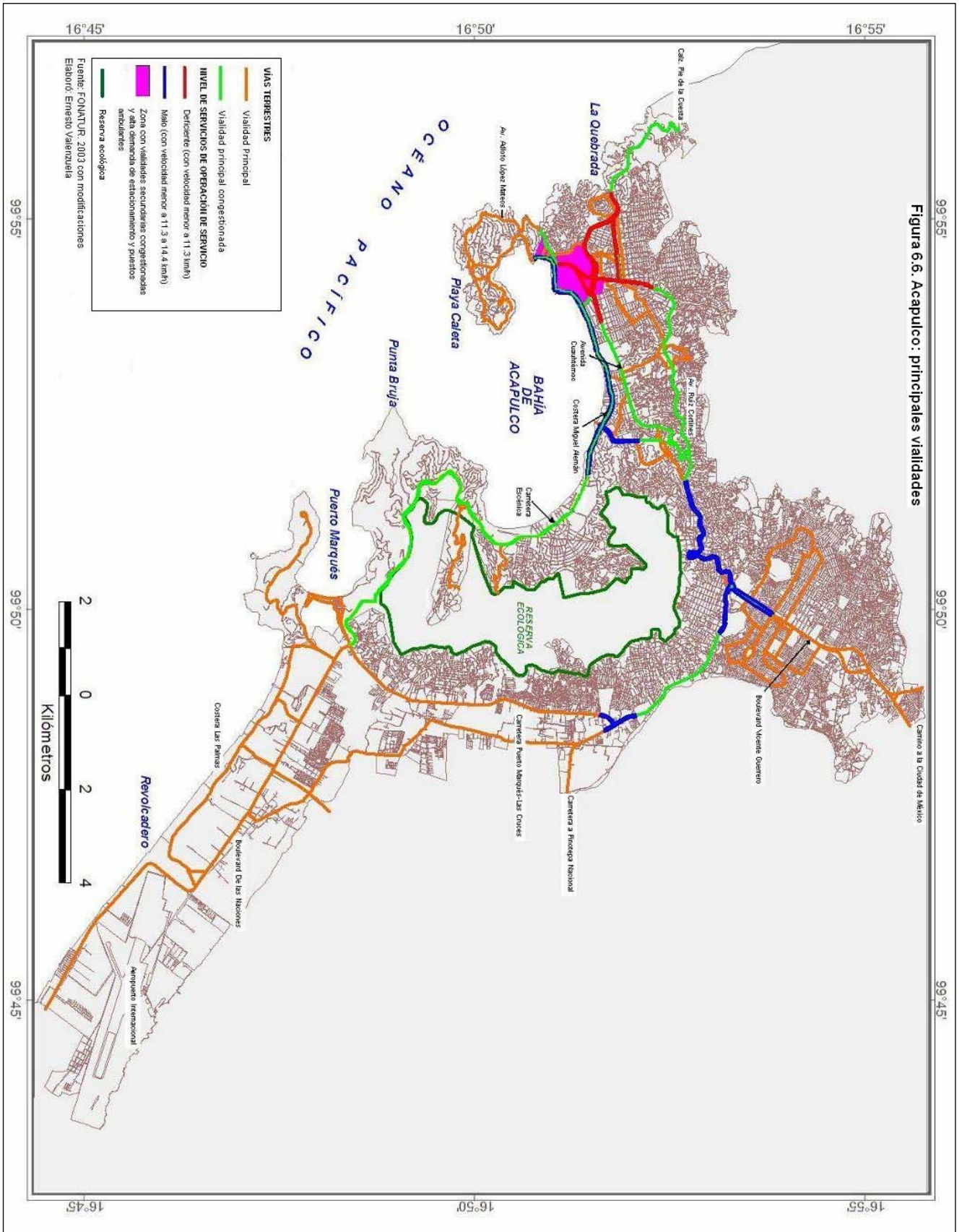
La estructura vial de Acapulco y su área metropolitana la conforma un sistema regional constituido por las carreteras federales, estatales y de cuota y, el sistema urbano que son las avenidas principales y secundarias de la ciudad. En el sistema urbano la artería principal es la avenida Costera Miguel Alemán que va de un extremo al otro de la bahía, paralela a la costa. La avenida es la continuidad de la carretera No. 200 que de norte a sur del país va desde Nayarit a Chiapas. La longitud de la Costera Miguel Alemán es de 8.45 kilómetros, desde Caleta por el oeste hasta la base naval de Icacos por el este, después la artería se convierte en la carretera Escénica y, posteriormente, en el boulevard de Las Naciones; en el otro extremo de la bahía, en la península de Las Playas la Costera Alemán entronca con la avenida Adolfo López Mateos y la calle de La Quebrada. En su mayoría la avenida es de cuatro carriles de cada sentido, pero uno, durante el día, se utiliza como estacionamiento. En la época en que se construyó, más que un camino común, funcionó como una vía rápida que integró la zona habitacional y de servicios del pueblo de

Acapulco con los nuevos espacios turísticos en construcción; después se convirtió en la guía del proceso de urbanización y desarrollo turístico de Acapulco. En la medida en que aumentó el número de turistas, también lo hizo el equipamiento turístico de hospedaje, alimentos, diversión y comercios a lo largo de la avenida Costera, situación que propició que se convirtiera en la columna vertebral de la actividad turística y de la ciudad en general, lo que con el tiempo agudizó su congestión.

Ante esta situación el Ayuntamiento decidió ampliar y mejorar la avenida Cuauhtémoc, segunda en importancia vial y comercial y la de mayor flujo vehicular en la actualidad. Esta avenida es paralela a la Costera Miguel Alemán, hacia el oriente entronca con el Maxitúnel y la avenida de la Cima, y por el poniente se enlaza con la avenida Constituyentes, donde finaliza y se convierte en la calle Escudero que atraviesa el Centro y finaliza en la Costera Miguel Alemán, frente al malecón. Su longitud es de 5.8 kilómetros, con dos o tres carriles de cada sentido, aunque uno, en general, se ocupa como estacionamiento. La avenida Cuauhtémoc es el límite hacia la montaña del área turística porque después de ésta el uso del suelo, es habitacional con los respectivos servicios y comercios para la población que ahí habita (Figura 6.6).

El Ayuntamiento realizó un reordenamiento de las rutas de diversos camiones urbanos y autos colectivos que transitaban por la Costera Alemán; en algunos casos, el itinerario cambió en su totalidad y dejaron de circular por esta avenida, y en otros, se mantuvo parte de la ruta del tramo desde Icacos hasta la calle Wilfrido Massieu para subir por ésta y después transitar por la avenida Cuauhtémoc. Así el flujo vehicular de la Costera Miguel Alemán es menor sin embargo no lo suficiente para un tránsito rápido y sin tráfico, a pesar de que tiene semáforos coordinados, carril de vuelta a la izquierda y pasos peatonales. El origen del problema es el déficit de vías en relación al número de vehículos particulares, locales y foráneos, así como la excesiva cantidad de autos de transporte público, asociado a la situación de que el primer carril de la derecha, en su mayoría está ocupado con vehículos estacionados. De igual forma la circulación disminuye o se interrumpe según el caso, por el tránsito de las Calandrias (carros de uso turístico jalado por un caballo), la realización de algún evento sobre la costera como el Carnaval o el desfile de *Loveparade* y de manera más frecuente por las marchas y plantones.

La oferta de transporte urbano en la modalidad de camiones, autos colectivos, taxis y camionetas supera la demanda de pasajeros (sobreoferta del 40 por ciento) y por ende, es frecuente que las unidades circulen semivacías y que exista una pelea por arrebatar el pasaje, se invaden rutas, transiten más despacio, hagan paradas en lugares prohibidos o que en algunos paraderos hagan base y tarden más de cinco minutos en volver a transitar, situaciones que en su conjunto, ocasionan congestión vial. Según la investigación que realizó el periódico *Novedades de* –



Acapulco (2006) cada treinta segundos circula un camión de transporte urbano, que sumado da un total de 120 urbanos cada hora, asimismo el rotativo denunció diversas anomalías, como la circulación de los camiones por el carril de alta velocidad, el mal estado de las unidades (vidrios rotos, graffiti) imprudencia al conducir y la parada en doble fila para el acceso o descenso de los pasajeros, además, aunque está prohibido, de la compañía de un trabajador que de manera común denominan “chalán” y se dedica a gritar los itinerarios de la ruta (Figura 6.7 y 6.8).

Figura 6.7. Transporte público



Figura 6.8. Boulevard Vicente Guerrero



Una de las principales causas de la sobreoferta es que cada nuevo gobierno estatal o presidente municipal, ha otorgado concesiones que en su momento fueron promesas de campaña para atraer a un mayor número de simpatizantes y asegurar el triunfo electoral. En este sentido, las diferentes organizaciones de transportistas manipulan a sus agremiados ideológicamente, pero también a sus candidatos y a los representantes de los partidos políticos, porque condicionan el voto y su afiliación a cambio de los permisos (Cruz, 2005, Bello, 2002a y Peláez, 2002). Pero el excesivo número de vehículos de transporte urbano no sólo es producto de la sobreoferta de concesiones, sino también de los vehículos de transporte irregular, mejor conocidos como “piratas”, que circulan sin permiso, con copias o falsificaciones de documentos, amparos, sellos y firmas, que además de competir por el escaso pasaje, su condición ilegal permite el cobro de tarifas más altas y, en algunos casos, el asalto a sus pasajeros. Las irregularidades han sido denunciadas por los turistas y los gremios de transporte, sin embargo, las autoridades han hecho caso omiso, posiblemente porque reciben la respectiva “comisión o mordida” de parte de los transportistas ilegales (Contreras, 2002c). En consecuencia, los chóferes con permiso han mostrado su inconformidad a través del bloqueo temporal de las principales avenidas, marchas, manifestaciones y plantones en las oficinas de gobierno, lo que agudiza el caos vial, la contaminación y el deterioro de la imagen turística del puerto¹¹. Según las estimaciones de Martínez (2003) en agosto de 2000 había en Acapulco 800 taxis irregulares de color azul con blanco y 200 de color blanco con amarillo en la

zona suburbana, situación que provocó un estallido de protestas pero ahora en Acapulco y también en Chilpancingo, además de que los inconformes buscaron acciones más drásticas para que las autoridades resolvieran el problema.

La Dirección de Transporte realizó el re-emplacamiento para actualizar el padrón vehicular de transporte público e inició el retiro de placas de los taxis piratas, no obstante, estas acciones fueron insuficientes porque aun sin placas algunos siguieron trabajando, además de que se denunció que la oficina recaudadora número dos admitía el cobro a concesionarios ilegales. En respuesta hubo diversas inconformidades; los manifestantes además de afectar el tránsito de la Costera Alemán porque estacionaron ochenta camiones y taxis en doble fila, amenazaron con sabotear la inauguración del evento *Acapulco Fest* en el Centro de Convenciones si las autoridades no acudían a su llamado, pero además también advirtieron que si no había alguna solución desquiciarían el puerto (Nava, 2002, Contreras, 2002, 2002a y Contreras, 2002e). Los intentos por regularizar el transporte público se han realizado de manera parcial y en su mayoría han fracasado porque los programas no tienen continuidad y su tiempo corresponde al período del presidente municipal o del gobierno estatal. En general, a cualquier programa se anteponen los intereses particulares económicos, de las autoridades y de los dirigentes de las confederaciones de transporte, así como los de tipo político de gobernantes o futuros candidatos. A través de mafias de la corrupción existen concesiones, documentos, firmas y sellos falsos, además de policías y autoridades que fácilmente se dejan sobornar. Una vez más el alto índice de desempleo y la necesidad inmediata de evitar cualquier manifestación, bloqueo de avenidas o vandalismo que afecte la ya deteriorada imagen turística o a los turistas propicia negociaciones bajo presión, la permisibilidad de la ilegalidad y la entrega de nuevas concesiones, situaciones que mantienen el relativo orden y estabilidad del régimen, con una solución inmediata pero no definitiva, luego entonces, el problema se agudiza, posterga y hereda a las siguientes autoridades.

Tanto el deterioro ambiental, la oferta extrahotelera, el congestionamiento vial y el exceso de rutas de transporte son algunos de los problemas que no han tenido límites territoriales y que se presentan por igual, aunque en diferente intensidad, en los suburbios, en las colonias populares, en los barrios residenciales y en las zonas turísticas. De forma directa o indirecta todos tienen un importante vínculo con la actividad turística, no únicamente por las consecuencias negativas que éstos ocasionan en el turismo, sino en su mismo origen y aumento, en parte por la falta de una política de ordenamiento territorial que beneficie por igual y sin prioridad a todos los espacios habitables y no sólo a los turísticos, como en general ha ocurrido. Igualmente sobresale la cuestión de la corrupción que existe en diferentes niveles y formas y trae como consecuencia la perpetuación de los problemas, porque en general las acciones son paliativas que, más temprano

que tarde, dejan de nuevo al descubierto los males del sistema y la irreversibilidad del éxito turístico que tuvo en alguna época Acapulco.

Notas:

¹ Ricardo Garibay (2002) describe a Rubén Figueroa como el hombrazo de leyenda, empresario internacional *up to date* e inapelable patriarca medieval. El Tigre de Huizuco como se le apodaba, se dedicó a diversas actividades, desde la agricultura como productor de aceite de linaloe hasta transportista donde fue secretario general de la Alianza de Camiones de México durante casi veinticinco años. Fue dueño de una compañía refresquera y llegó a ocupar la presidencia y la gerencia de diversas empresas. En el gobierno fue dos veces diputado federal, senador de la República, gobernador del Estado de Guerrero (1975-1981), director de bibliotecas de la Secretaría de Educación Pública y Presidente de la Comisión del Balsas, entre otros cargos (Adame, 1981).

² Según el proyecto, se utilizaría el área de la base naval y de las instalaciones de PEMEX para realizar un complejo turístico que contendría: el hotel Icacos con una capacidad de 1536 habitaciones distribuidas en 47 pisos, un hotel de lujo con 250 habitaciones, un centro comercial, restaurantes, bares, canchas de tenis y una marina para aproximadamente 100 botes, entre otros.

³ La línea límite de crecimiento urbano quedó definida por el Estado para dentro de lo posible y lo costeable, dar servicios urbanos a la población en un esquema de bienestar (SAHOP-FIDEACA, 1981).

⁴ En 1980, Chilpancingo, la capital del Estado tenía un menor número de habitantes: en total 90,000. La población a desalojar habitaba en alguna de las siguientes colonias: Alta Icacos, Balcones de Costa Azul, Hermenegildo Galeana, Praderas de Costa Azul, Alta Providencia, Nueva Providencia, Lázaro Cárdenas, Alta Laja, Alta Quebrada, 20 de Noviembre, Cumbres de Figueroa, Palma Sola, Independencia, Maria de la O, Alta Santa Cruz, Mirador, Constituyentes, Guadalupe Victoria, Alta Cuauhtémoc, Silvestre Castro, Olímpica 68, Hogar Moderno, Alto Progreso, Loma Bonita, Vista Hermosa, Alta Bella Vista y Fuerte de San Diego.

⁵ Harvey (1985) expone que muchos de los problemas característicos de las economías capitalistas han sido desplazados a otros lugares en cualquier escala de acción. Además agrega que lo sorprendente no es que el urbanismo sea tan diferente, sino que es tan similar en todos los centros metropolitanos del mundo a pesar de las importantes diferencias (política social, tradición cultural, disposiciones políticas y administrativas, derecho e instituciones) que existen entre ellos.

⁶ En forma coincidente Sue afirma: [...] que el espacio no está ausente de los diferentes tipos de envites de los cuales pueden ser objeto pero el turismo no nos parece ni más responsable ni más peligroso para el patrimonio natural que otras formas de ocupación de utilización del medio de acogida (Sue, 1980. En: Lozato, 1990:127).

⁷ En general se identifica el Síndrome Acapulco o Acapulquización con las siguientes características: ambulante y contaminación en playas y vía pública, encarecimiento de servicios y mala atención en éstos, abusos por parte de prestadores de servicios turísticos y autoridades, asaltos y violencia y predominio de turistas nacionales, entre otros.

⁸ Así se creó el comité Estatal de Ecología; en el área de reservas naturales se reforzó la vigilancia en el parque nacional del Veladero con la colaboración de la policía montada y se declaró como zona ecológica el Club de Golf quedando prohibido otorgar licencias que contravengan su nuevo uso, asimismo se resolvió la expropiación de 200 mil metros cuadrados incorporados al Parque Papagayo; se inició el programa de control de arroyos para evitar la contaminación de la bahía y se pusieron en funcionamiento tres plantas de tratamiento de aguas negras, por lo que se pasó de cuatro a siete; se contrató a la empresa Acalimpia para la atención de basura en las zonas turísticas y se realizó la adquisición de barredoras marinas a cargo la Secretaría de Marina; en materia de educación ambiental con el apoyo del Desarrollo Integral de la Familia (DIF) se realizó un programa ecológico en el parque Aca-Zoo en la Isla Roqueta, además de la promoción del Acuario de Caleta; finalmente, se renovó parte de la flotilla de transporte urbano con camiones con equipo anticontaminante y se puso en marcha el programa de regulación del comercio informal, porque según las autoridades, eran un foco de contaminación (Gobierno del Estado de Guerrero, 1991).

⁹ Según las estimaciones del Movimiento Ecologista Mexicano las lluvias, anualmente arrastran a la bahía de Acapulco 44,000 toneladas de sólidos totales suspendidos, siete toneladas de fosfatos totales, cinco toneladas de detergentes y 560 toneladas de grasas y aceites.

¹⁰ La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales recibió de la Comisión Federal para la Prevención de Riesgos Sanitarios (COFEPRIS) el primer reporte del monitoreo correspondiente al mes de julio de 54 playas en cuatro

entidades. Tres de ellas registran niveles fuera de los límites recomendados de calidad de agua de mar, que establece un máximo de 500 enterococos por cada 100 mililitros. La primera de ellas se localiza en el estado de Guerrero (Caletilla) con 9 mil 736 enterococos, la segunda se ubica en Jalisco (*Boca de Tomatlán*) con 808 y la última en Veracruz (*José Martí*) con un índice de 24 mil 192 enterococos por cada cien mililitros. Los Laboratorios Estatales de Salud son los encargados de realizar el muestreo y los análisis en los 17 estados costeros de México, con base en los lineamientos emitidos por la Secretaría de Salud federal y en coordinación con ésta. Los resultados del monitoreo de la calidad del agua de mar son conocidos por los 27 Comités de Playas Limpias, los cuales deben realizar las acciones correspondientes de prevención y/o control, e incluso tienen la facultad de restringir el uso de las playas por parte de la población. Toda la información está disponible en la página de Internet de la SEMARNAT: www.semarnat.gob.mx, en el apartado de Programa Integral de Playas Limpias.

¹¹ Entre las principales movilizaciones se puede citar la que ocurrió el 17 de febrero de 1993, cuando los integrantes de la Federación de Transporte Liviano de Guerrero bloquearon el acceso principal de la ciudad en demanda de la cancelación de más de 428 permisos a taxis que otorgó el gobernador Francisco Ruiz Massieu a personas ajenas al gremio; posteriormente, el 10 de febrero de 1997, aproximadamente 100 taxistas de la Unión de Transportistas Democráticos bloquearon el acceso a la ciudad de Acapulco y el Maxitúnel para solicitar la detención de 85 taxis piratas y la regularización del transporte público (Martínez, 2003).

CONCLUSIONES

Entre mitos y realidades la historia de Acapulco se ha contado y escrito, y no ha sido la excepción lo relacionado a la etapa de la historia del turismo en el puerto, la más reciente, la que aún ocurre y de la que existe poca información y poco se ha escrito. En consecuencia, de manera frecuente, cuando se habla o escribe del Acapulco turístico emergen los mitos y se aceptan sucesos y situaciones como verdades absolutas, sin que se cuestione su autenticidad, las fuentes de información en que se sustentan o del prestigio o seriedad del trabajo del o los autores.

Por lo común, el estudio del turismo no sólo de Acapulco, sino de la actividad en general y para diversos espacios tuvo un exiguo reconocimiento en el medio académico y científico, situación que cambió en las últimas décadas ante la eminente importancia de la actividad en el ámbito económico, social, cultural y espacial. Asimismo, durante muchos años, se careció de información estadística y la que se recabó fue producto más de estimaciones, que de una metodología con algún fin y con una continuidad, en consecuencia, existen discrepancias entre datos y exageraciones que han contribuido a construir o consolidar mitos. En el caso de Acapulco, se dice que el puerto vivió sus años de gloria turística durante el periodo de 1950 a 1970, porque tuvo un importante flujo de turistas en particular de extranjeros y, en consecuencia, logró su internacionalización, al respecto, es una verdad relativa, porque no existe información estadística del periodo completo, sino sólo a partir de 1976 y el comportamiento de la cifra desde entonces hasta hoy, en general, ha sido de aumento; tocante a la composición, sólo ha habido un año en el que el número de turistas extranjeros superó en una mínima cantidad al de los nacionales. Referente a la cuestión de la internacionalización, si el término se refiere a la llegada de turistas de diversas nacionalidades, es preciso dilucidar que, la nacionalidad de los turistas extranjeros hacia Acapulco ha sido y es, casi en su totalidad, de estadounidenses y canadienses, comprensible por la proximidad relativa en donde las cuestiones de espacio-tiempo y espacio-costos son factores geográficos de primer orden en la elección de algún destino, por tal motivo, el calificativo resulta exagerado cuando se compara con destinos que en efecto reciben turistas de todo el orbe.

En relación a la llamada crisis turística de Acapulco, no hay duda de que existen diversos problemas que han ocasionado la consolidación de una imagen negativa del puerto, sin embargo, una crisis como tal no existe por las siguientes razones: en las últimas décadas ha sido constante la tasa de crecimiento del número de turistas; aunque de manera paulatina ha descendido el número de turistas extranjeros, en el mismo proceso ha aumentado el número de turistas nacionales, y aunque la mayoría no son de un alto poder adquisitivo, como tampoco lo fueron todos

los que provenían del extranjero en décadas pasadas; la circunstancia de que predomine el turismo nacional y de que, la generalidad, sea de una clase social media y baja ha propiciado una mayor distribución de los ingresos por concepto de turismo para los medianos y pequeños negocios de propietarios locales y trabajadores independientes, objetivo que en teoría, el turismo promueve. Asimismo, la expansión territorial del turismo es prueba del dinamismo de la actividad que ha derivado en la conformación de tres zonas turísticas que de manera constante se transforman, desarrollan o crecen. En la actualidad la expansión del turismo superó el espacio alrededor de la bahía de Santa Lucía y se ha extendido hacia la Costa Chica, en el ejido de Tres Palos frente a la playa Revolcadero, área con denominación de Acapulco Diamante.

En la actualidad, Acapulco Diamante es la zona más dinámica de crecimiento turístico de la ciudad y de la entidad; zona que ha permitido la reinención del puerto como destino turístico para satisfacer nuevas demandas y modas turísticas como son el ecoturismo, el turismo residencial y el turismo deportivo de élite (golf y tenis). Es evidente la conformación de un espacio de exclusividad, para incentivar no sólo la llegada de turistas de alto poder adquisitivo, sino también la de inversionistas para el desarrollo del área, en consecuencia, en forma similar a la situación que ocurrió primero en la zona de Acapulco Tradicional y después en la de Acapulco Dorado, el proceso de expropiación tuvo mayores beneficios para los particulares en relación al provecho comunitario. Es predecible que el auge turístico en Acapulco Diamante y la eminente expansión territorial propicien el cambio de uso de suelo de algunas áreas según la declaratoria del plan urbano, por ejemplo de las de conservación y equilibrio ecológico o de actividades como la acuacultura o agropecuarias a uso turístico o habitacional; el otro panorama es la expropiación de los terrenos ejidales colindantes. Asimismo, la expansión del turismo, como ocurrió anteriormente, será la guía de crecimiento territorial de la ciudad, por ende, el proceso de urbanización se mantendrá en los alrededores, en particular con desarrollos inmobiliarios habitacionales para la clase media y alta, además de la absorción de comunidades rurales que hoy están aisladas o son pequeños pueblos o rancherías.

En relación a la zona Tradicional, es probable que se mantenga su situación de crisis turística, no obstante, no dejara de ser un importante espacio turístico para los turistas que por su nivel adquisitivo no pueden acceder a la zona Dorada y la zona Diamante, o simplemente, porque se mantiene una oferta de establecimientos turísticos que cumplen las expectativas de sus clientes. La importancia de la zona también radica en el imaginario publicitario cuando se oferta como el espacio de la tradición e identidad nacional, pero además porque la zona alberga importantes atractivos que se han constituido en iconos de Acapulco. Debido a la falta de espacio, más que crecimiento de la zona turística es probable su reducción ante el cierre de algunos establecimientos

o su reconversión en negocios ajenos al turismo. También puede ocurrir que se mantenga y se mejore la escenografía del área turística y el resto conserve su fisonomía en constante deterioro.

La particular ubicación de la zona Dorada, entre las dos zonas turísticas, frente a la bocana de la bahía y con la arteria vial más importante del puerto hará que mantenga su liderazgo a través del tiempo, aunque continuará su proceso de pérdida de valor turístico tanto para los negocios de las cadenas transnacionales como para los turistas de alto poder adquisitivo. En algunos espacios de la zona ya se inició una reconversión de negocios y la apertura de nuevos usos de suelo en particular para la construcción de torres de departamentos y plazas comerciales, no obstante, desde hace varias décadas no se ha construido ningún gran hotel sino sólo pequeños negocios de hospedaje, lo que manifiesta que la oferta está por arriba de la demanda y que han aumentado los turistas de medios y bajos ingresos en la zona. En general la zona tiende hacia una transición en dos escenarios para dos espacios en específico, el primero en el área de frontera con la zona Tradicional en la que existe una influencia de ésta para su “popularización” con la huída de los negocios de firmas de prestigio y el incremento de turistas de bajos ingresos a causa de la disminución de tarifas y de la oferta de paquetes económicos por parte de hoteles y agencias de viajes. El segundo espacio que colinda con la zona Diamante, por la competencia con ésta, transita por un período de reconversión que continuará hasta que la disponibilidad espacial o la saturación lo permitan hacia un turismo residencial en combinación con el hotelero.

La expansión urbana y turística de Acapulco fuera de la bahía producto del corrimiento espacial de la actividad o de la evolución del turismo itinerante prevé la formación de dos espacios continuos al polo principal, bajo su influencia de nombre, pero con particularidades o especializaciones que permitan su propio desarrollo e imagen. El primero será un desplazamiento de Acapulco Diamante hasta Barra Vieja, cuyo único inconveniente para una ruptura del continuo turístico espacial será la interposición de las colonias populares Alfredo V. Bonfil y Cuquita Massieu. El otro espacio, en el extremo opuesto de la bahía, será parte de un proyecto de mayor dimensión denominado corredor turístico Acapulco-Ixtapa-Zihuatanejo que pretende realizar FONATUR y sin duda el más rentable por las características físicas del área (playas, espacios deshabitados, paisajes), pero con el inconveniente de que los terrenos pertenecen a ejidatarios de pueblos que tienen una importante integración comunal para la defensa de sus tierras, están en pie de lucha contra cualquier injusticia, y no se dejan engañar con promesas de “desarrollo” o amedrentar por políticos o empresarios.

El problema ambiental persistirá mientras persista la desigualdad social en el puerto, porque un problema no es independiente del otro, sino su causa, por tal motivo, la solución parcial y momentánea de parte de las autoridades sirve de poco o nada cuando se mantienen en

marginación la mayor parte del espacio de la ciudad y sus habitantes, en contradicción con la opulencia del espacio turístico. La falta de servicios públicos, en particular de drenaje junto con el hacinamiento, la invasión o el cambio de uso de suelo de las reservas ecológicas, son sólo algunos problemas que originan o incrementan la contaminación, sin embargo, es también la actividad turística y sobre todo quien participa los responsables del deterioro porque se anteponen intereses privados, particulares y de corto alcance en perjuicio de los locales, comunitarios y de largo plazo.

En relación al fenómeno que se ha denominado “Acapulquización” como una posible etapa en la vida de un destino turístico con síntomas de sobredensificación, problemas de infraestructura vial, contaminación, ambulante y encarecimiento de servicios, se requiere acotar que no son problemas privativos del puerto y que existen en muchas ciudades, turísticas o no, posiblemente con diferente intensidad pero resultado de la misma dinámica de desarrollo desigual que produce el capitalismo y sus contradicciones. En consecuencia, aún con una planeación, un ordenamiento territorial y con los respectivos estudios de impacto ambiental, sí impera la norma de la máxima ganancia para los capitalistas, el cuidado del medio ambiente, el mejoramiento del nivel de vida de la población local y el desarrollo equitativo son acciones que no se realizan o se realizan de manera parcial porque van en contra de la norma. La circunstancia de que el fenómeno reciba el nombre del puerto es comprensible cuando se toma en consideración que es el destino turístico de litoral de importancia más antiguo del país y que su historia en el siglo XX es la historia de la actividad turística, testimonio que ha servido de referencia en aciertos y desaciertos para la modificación o realización de planes y proyectos de destinos turísticos en el país.

Respecto al argumento de que Acapulco no tuvo planeación y fue producto de la improvisación, causa de algunos de sus actuales problemas, se objeta tal razonamiento sin fundamento, porque el puerto fue el primer espacio de litoral que tuvo una planeación para el desarrollo de la actividad turística, en todo caso, es necesario precisar que la planeación estuvo supeditada a los intereses particulares y externos de acuerdo al funcionamiento del turismo en la lógica capitalista. El Acapulco turístico es un espacio que se organizó y construyó en función de las necesidades del exterior para beneficio de una minoría dueña de los medios de producción que se ha encargado de agudizar las desigualdades económicas entre el espacio turístico y el resto de la ciudad, por lo tanto la hipótesis de la investigación quedó plenamente comprobada.

De la existencia de uno o más Acapulcos, como de manera frecuente se escucha y escribe, se requiere aclarar que no existe tal segmentación, que Acapulco es uno sólo, a pesar de que existe una división turístico-territorial y de que el municipio en el que se localiza la ciudad tiene el mismo nombre y ocupa la mayor extensión territorial de éste. El manejo de dos Acapulcos, en general, se debe a la formación de dos espacios dísimbolos en lo que se refiere a sus condiciones

económicas, sociales y culturales, sin embargo, ambos son resultado del sistema capitalista que engendra de manera ineludible la desigualdad para el logro de sus objetivos tanto de reproducción del capital como de permanencia. En consecuencia, la construcción del espacio con mejores condiciones materiales y económicas, sede de las representaciones, firmas, franquicias o empresas del capitalismo, en este caso del ramo turístico, ocasiona no la construcción, sino el surgimiento de otro espacio, el receptáculo de las contradicciones del sistema, que recibe el nombre de periferia y se constituye en el espacio habitación de la mano de obra que trabaja en el espacio núcleo; es el espacio que concentra el excedente de las reservas de trabajadores y, en algunos casos, los recursos. Asimismo, el espacio que acoge los problemas que el espacio núcleo ocasiona cuando se otorga a éste la preferencia o el capital para mejorar sus condiciones y el de sus habitantes, en perjuicio de la periferia, situación que se repite a cualquier escala.

Acapulco aún con sus problemas es el espacio que provee, estructura y organiza la mayor parte de la economía de la entidad. La influencia del puerto no sólo se limita al intercambio de bienes y servicios, porque aún cumple una función como polo de atracción para habitantes de comunidades rurales, inversionistas y turistas. El acelerado crecimiento de la ciudad y su constante expansión requiere nuevas propuestas para las diversas necesidades, entre las que destaca el abasto de agua y energía eléctrica, carencias cuya solución implica el subdesarrollo de nuevos espacios dentro y fuera del puerto y el surgimiento de conflictos sociales como el problema actual por el proyecto de la construcción de la hidroeléctrica en el ejido de la Parota. La dependencia económica de Acapulco a la actividad turística es un factor de alto riesgo por la inestabilidad que representa en sí la actividad según los vaivenes de la moda, el surgimiento de nuevos destinos o el movimiento de los capitales y las empresas por obtener máximas ganancias, sumado a la irregularidad en el flujo de turistas producto de las crisis económicas, políticas y sociales, por ende es indispensable la diversificación de su economía.

Bibliografía y Hemerografía

- Adame, C. (1950) *Acapulco y Melchor Perusquía*, Trópico. México.
- _____ (1981) *Breve crónica y semblanza Rubén Figueroa Figueroa y el Parque Ignacio M. Altamirano*, Comisión Editorial del H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco. México.
- Aeroméxico (2006) *Itinerario timetable*, Aerovías de México. México.
- Alcaraz, O. (2001) *La arquitectura de los hoteles de Acapulco 1927-1959*, Tesis de Doctorado en Arquitectura, Facultad de Arquitectura, UNAM. México.
- Alessio, V. (1948) *Acapulco en la historia y en la leyenda*, Botas. México.
- Asociación Mexicana de Hoteles (2006) "Cesar Balsa", *Galería*. En: <http://www.amhm.org>
- Asociación Nacional de Cadenas de Hoteles (1996) *Diagnóstico de destinos turísticos. Acapulco 1996*. México.
- Aranda, R. (2002) "Indemnizan a campesinos y cesan bloqueos en la autopista del Sol", En: *Ovaciones*, 26 de marzo del 2002. México.
- Armella, C. (1993) *Acapulco*, Litógrafos Unidos. México.
- Aroche, M. (1980) "Acapulco. Saneamiento o desastre". En: *Excelsior*, 26 de abril de 1980, México.
- Arredondo, O. (2006) "Llega turismo de verano; encuentran playas sucias". En: *Novedades de Acapulco*, 9 de julio del 2006. Guerrero. México.
- _____ (2006a) "Caen reservaciones hoteleras", En: *Novedades de Acapulco*, 3 de agosto del 2006. Guerrero. México.
- Autobuses Estrella de Oro (2007) "Historia, rutas y horarios". En: www.autobus.com.mx
- Aviacsa (2006) *Itinerario timetable*, Aeronaves de Chiapas. México.
- Barbosa, A. y Santamaría A. (2006) *Estudio comparativo de playas: Mazatlán, Acapulco, Cancún y Los Cabos (1970-2005)*, Universidad Autónoma de Sinaloa. México.
- Bello, N. (2002) "Desde mañana multarán a quien se sorprenda al tirar basura en la calle". En: *El Sur*, 21 de enero del 2002. México.
- _____ (2002a) "No más concesiones mientras está el proceso electoral, pide Zeferino". En: *El Sur*, 24 de mayo del 2002. México.
- Benítez, J. (1928) *Guía histórica de la carretera México-Acapulco*, Cultura. México.
- Bergeret, R. (2001) "Evolución y mutación del modelo turístico de Guerrero. Caso Acapulco 1945-2000". En: *El sur en movimiento. La reinención de Guerrero en el siglo XXI*, Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de Guerrero-CIESAS-UAG, Guerrero. México. Pp. 491-500.

Bustamante, T. (1987) "Período 1934-1940", En: *Historia de la cuestión agraria mexicana. Estado de Guerrero 1867-1940*, Gobierno del Estado de Guerrero-Universidad Autónoma de Guerrero-Centro de Estudios Históricos del Agrarismo en México. México.

_____ (1998) "La reconstrucción (1920-1940)" *Historia General de Guerrero*. Vol. IV, Instituto Nacional de Antropología e Historia-Gobierno del Estado de Guerrero-JGH editores. México. Pp. 191-306.

Butler, R. (1980) "The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources". *Canadian Geographer*, 1980, vol. 24(1): p. 5-12.

Campodonico C. y Nerys W. (1980) *Crecimiento de Acapulco*, H. Consejo Editorial de Acapulco. México.

Campuzano, A. (1981) "La obra cumbre de Figueroa, el parque Papagayo, en litigio", En: *Proceso*, No. 233, 20 de Abril de 1981. México. Pp. 27-28.

_____ (1982) "La contaminación amenaza la existencia de Acapulco, dice el alcalde". En: *Proceso*, No. 313, 1 de noviembre de 1982. México. Pp. 22-23.

_____ (1985) "El alcalde reconoce los problemas del puerto, pero dice no poder resolverlos". En *Proceso*, No. 432, 11 de febrero de 1985. México. Pp. 26-27.

CAPAMA (2006) "Historia", *Comisión de Agua Potable y Alcantarillado del Municipio de Acapulco*. En: <http://www.capama.com.mx>

CAPUFE (2001) *Cruces de caseta Cuernavaca-Acapulco*, Caminos y Puentes Federales. México. Documento de trabajo.

Carrascal, E. y Pérez G. (1998) "Ocupación territorial y deterioro ambiental ocasionado por la expansión urbano-turística en Acapulco, Guerrero". En *Investigaciones Geográficas*, No. 37, Instituto de Geografía-UNAM. México. Pp. 111-123.

CESTUR (1988) *Estudio de la demanda y producto turístico de Acapulco*, Centro de Estudios Turísticos-Secretaría de Turismo. México.

Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (2002) "Autopista del Sol: infraestructura cara", En: <http://www.cmic.org>

Comisión Nacional del Agua (2004) *Registro de temperatura y precipitación, periodo de 1973-1999*, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática En: <http://mapserver.inegi.gob.mx/geografia/espanol/estados/gro/>

Conde, R. (1982) *Algunas consideraciones sobre el desarrollo capitalista, la lucha de clases, la producción de estructura urbana y los procesos de urbanización en la región acapulqueña*, Tesis de Licenciatura en Sociología, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM. México.

Contreras, K. (2002) "Detienen autoridades 25 taxis piratas; suman cien desde el lunes". En: *El Sur*, 10 de mayo del 2002. México

_____ (2002a) "Obstruyen taxistas en el asta bandera; exigen liberar 25 unidades detenidas", En: *El Sur*, 15 de mayo del 2002. México.

-
- Contreras, K. (2002b) "Rodríguez Bocanegra: 170 multas a urbaneros en la Costera en diez días". En: *El Sur*, 16 de mayo del 2002. México.
- _____ (2002c) "En 14 días, 113 urbanos multados por estar fuera de ruta: Tránsito". En: *El Sur*, 22 de mayo del 2002. México.
- _____ (2002e) "Bloquean 800 taxistas por seis horas la Costera; exigen frenar el pirataje". En: *El Sur*, 23 de mayo del 2002. México.
- Corro, J. M. (1930) *Andrew Almazán. La reconstrucción de México y el crimen del Vasconcelismo*, El Puerto, Corpus Christi, Texas, EUA.
- Cruz de la, T. (2005) "Sin base legal, las concesiones de transporte en el gobierno de René, informa Chavarría", En: *El Sur*, 10 de mayo del 2005. México.
- Dirección General de Puertos (1996) *Ubicación de los puertos de Acapulco y Vallarta en el mercado de cruceros. Ventajas y desventajas*, Dirección General de Puertos-Secretaría de Comunicaciones y Transporte. México.
- _____ (2004) *Anuario estadístico. Movimiento de carga, buques y pasajeros en el sistema portuario nacional*. Dirección General de Puertos-Secretaría de Comunicaciones y Transporte. México.
- Dirección General de Turismo Municipal (2004) *Compendio de estadísticas turísticas del municipio de Acapulco, 2002-2004*, Dirección General de Turismo Municipal-H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez, Guerrero. México.
- _____ (2004a) *Resultados de la encuesta de opinión a los turistas en la temporada de fin de año 2004*, Dirección General de Turismo Municipal- H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez, Guerrero. México.
- _____ (2005) *Resultados de la encuesta de opinión a los turistas en la temporada de semana santa 2005*, Dirección General de Turismo Municipal- H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez, Guerrero. México.
- Díaz, E. (1994) *Testimonios relatos de Acapulco*, Comisión Editorial del H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco. México.
- _____ (1997) *El rey Lopitos*, Comisión Editorial del H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco. México.
- Dorfman, A. y Mattelart A. (1972) *Para leer al Pato Donald*, Siglo XXI. México.
- El Financiero (2006) "Capta Acapulco inversión turística por 2 mil 635 mdd". En: *El Financiero*, 15 de agosto de 2006. México.
- El Universal (2006) "Piden autoridades no bañarse en playa Caletilla de Acapulco". En: *El Universal*, 25 de julio del 2006. México.
- _____ (2006a) "Incumplen playas de Acapulco normas internacionales: Profepa", En: *El Universal*, 7 de agosto del 2006. México.
- Enríquez, H. (1945) *En el mar del Sur. Acapulco*, Bolívar. México.

- Escudero, F. (1997) *Origen y evolución del turismo en Acapulco*, Universidad Americana-H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco, Guerrero. México.
- Fernández C. y Paxmon A. (2000) *El Tigre. Emilio Azcárraga y su imperio Televisa*, Grijalbo-Hoja Casa Editorial. México.
- Fernández, J. (2004) *Aportación a la monografía de Acapulco, México, 1932*, Instituto Nacional de Bellas Artes. México.
- Fernández, L. (1991) *Historia general del turismo de masas*, Alianza. México.
- Fernández-Vega, C. (2001) "México, S.A.", En: *La Jornada*, 1 de junio del 2001. México.
- FIDEACA (1980) *Acapulco... pasado y presente*. Fideicomiso para el Desarrollo Social y Económico de Acapulco. México.
- _____ (1980a) *Plan de acciones básicas FIDACA-1980-1982*, Fideicomiso para el Desarrollo Social y Económico de Acapulco. México.
- Figueroa, E. (1980) *Atlas geográfico e histórico del Estado de Guerrero*, Fondo Nacional para Actividades Sociales -Gobierno del Estado de Guerrero. México.
- Flores, N. y Wences A. (1992) *María de la O. Una mujer ejemplar*. Centro de Estudios Históricos del Agrarismo en México-Universidad Autónoma de Guerrero. México.
- FONATUR-BM (1979) *Delegación estatal de turismo en Acapulco*, Fondo Nacional de Fomento al Turismo-Banco de México. México.
- FONATUR (2003) *Plan sectorial de desarrollo turístico de la zona metropolitana de Acapulco*. Fondo Nacional de Fomento al Turismo. México.
- García, A. (1979) *Cancún: turismo y subdesarrollo regional*. Serie Cuadernos. Instituto de Geografía-UNAM. México.
- García, A. (2002) "18 mil cuartos irregulares" "La autoridad no reconoce el número real de hospedaje irregulares", En: *El Sol de Acapulco*, 30 de marzo y 26 de mayo del 2002. México.
- Garibay, R. (2002) *Acapulco, al día siguiente*, Océano. México.
- Gemelli, J. (1946) *Las cosas más considerables vistas en la Nueva España*, Xochitl. México.
- Gill, M. (1956) *El movimiento Escuderista en Acapulco*, México libre. México.
- Gobierno del Estado de Guerrero (1989) *Autopista Cuernavaca-Acapulco*, Pensamiento Presidencial No. 4, Gobierno del Estado de Guerrero. México.
- _____ (1990) *Pacto Acapulco*, Gobierno del Estado de Guerrero. México.
- _____ (1991) *Acapulco. Ecología y Turismo*. Gobierno del Estado de Guerrero. México.
- Grupo Mexicano de Desarrollo (2007) "Punta Diamante", En: www.gmd.com.mx

- Gómez, A. (1960) *Acapulco en mi vida y en el tiempo*. Libro Mex editores. México.
- Gomezjara, F. (1974) "Acapulco: despojo y turismo", En: *Problemas de Desarrollo*, Año V, Agosto- Octubre de 1974, Instituto de Investigación Económicas-UNAM. México.
- _____ (1979) *Bonapartismo y lucha campesina en la Costa Grande de Guerrero*, Posada. México.
- _____ (1982) *María de la O y Benita Galeana, precursoras del feminismo socialista en Guerrero*, Universidad Autónoma de Guerrero. México.
- Gormsen, E. et. al. (1977) *El turismo como factor de desarrollo regional en México*, Geographisches Institut der Johannes Gutenberg Universität Mainz. Alemania.
- Guajardo, M. (1995) *Relatos y desarrollo del turismo en México*, Miguel Ángel Porrúa. México.
- Habana, M. (2003) "Operan en Acapulco 60 lugares de prostitución infantil: DIF de Guerrero". En: *La Jornada*, 18 de marzo del 2003. México.
- H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez (1990) "Plan parcial de desarrollo urbano. Declaratoria de uso y destinos del suelo, de mejoramiento, conducta e imagen urbana del Acapulco Dorado y Declaratorias de usos y destinos del suelo de Acapulco Diamante", En: *Gaceta Municipal*, Año I, No. 5, H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez. México.
- H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez-Gobierno del Estado de Guerrero (2001) *Plan Director, Reglamento y normas complementarias de la zona metropolitana de la ciudad de Acapulco de Juárez, Guerrero*. H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez-Gobierno del Estado de Guerrero. México.
- H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez (2002) *Inversión privada y empleo en Acapulco*. Consejo municipal de fomento económico inversión y desarrollo de Acapulco de Juárez, 2002-2005. Guerrero.
- Harvey, D. (1985) *Urbanismo y desigualdad social*, Siglo XXI, España.
- _____ (1992) "El capitalismo: la fábrica de la fragmentación". En: *Vuelta*, No. 19. México. Pp. 23-25.
- _____ (2003) *Espacios de esperanza*, Akal. España.
- Hernández, A. (1991) *Geografía Humana de Acapulco*. Inédito.
- Hiernaux, D. (1991) "Empleo e informalidad en el turismo: una primera aproximación". En: *CIETAL*, No. 1, Año. 2 Revista del Centro de Investigación y Estudios de Turismo en América Latina. México. Pp. 5-10.
- _____ (1999) "La fuerza de lo efímero. Apuntes sobre la construcción de la vida cotidiana en el turismo". En: *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*, CRIM-UNAM, Antrophos, El colegio mexiquense. México. Pp. 76-100
- _____ (2004) "¿Morirán los dinosaurios? El destino de los centros turísticos maduros", En: *Memorias Coloquio Internacional de destinos turísticos maduros de Litoral*, Acapulco. Guerrero.

Herrero, M. (2002) "La moda en el posmodernismo". *Humanitas*, No. 27 Universidad Católica de Chile, Chile. Pp. 25-37.

Humboldt, A. (1966) *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, Porrúa. México.

_____ (2003) *Atlas geográfico y físico del reino de la Nueva España*, UNAM-Siglo XXI. México.

Impulsora de Empresas Turísticas (1969) *Estudio general del desarrollo del turismo en México*, Impulsora de Empresas Turísticas. México.

INEGI (1989) *X Censo General de Población y Vivienda, 1980. Integración Territorial de Guerrero*, Tomo XII, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. México.

_____ (1991) *XI Censo General de Población y Vivienda, 1990, Guerrero*. Tomo I. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática-Gobierno del Estado de Guerrero. México.

_____ (2000) *Cuaderno estadístico municipal, 2000 Acapulco de Juárez, Guerrero*. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática-Gobierno del Estado de Guerrero-H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez. México.

_____ (2003) *Cuaderno estadístico municipal, 2003 Acapulco de Juárez, Guerrero*, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática-Gobierno del Estado de Guerrero-H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez. México.

_____ (2004) *Archivo histórico de Localidades*, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, México. Recuperado el 21 de diciembre del 2004. En <http://mapserver.inegi.gob.mx/dsist/ahl2003/general2.cfm?clavegeo=127437>

_____ (2004a) *Cuaderno estadístico municipal, 2004 Acapulco de Juárez, Guerrero*, Instituto Nacional de Estadística e informática-Gobierno del Estado de Guerrero-H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco de Juárez. México.

Jiménez, A. (1993) *Turismo: estructura y desarrollo*, MacGraw Hill Internacional. México.

Jóseph, L. (1992) *En el viejo Acapulco*, La Prensa. México.

Jurdao, F. (1992) *Los mitos del Turismo*, Endymion. España.

Krauze, E. (1999) *El sexenio de Miguel Alemán*, Clío. México.

Lepez, J. (2002) "Fugas fiscales de US\$85 millones por la oferta extrahotelera en Aca", En: *El Sol de Acapulco*, 4 de mayo del 2002. México.

_____ (2002a) "Oferta extrahotelera, primer lugar en quejas ante Proctur", En: *El Sol de Acapulco*, 10 de agosto del 2002. México.

Leyva, J. (2002) "Rebasa la hotelería en 63.1% a la extrahotelaría, asegura la DTM". En: *El Sur*, 17 de mayo del 2002, Guerrero. México.

_____ (2002a) "Denuncian ante IMSS y CFE casas y condominios de la oferta extrahotelera". En: *El Sur*, 18 de mayo del 2002, Guerrero. México.

-
- _____ (2002b) "Multan a 76 casas que funcionaron como hoteles en la Semana Santa". En: *El Sur*, 25 de mayo del 2002, Guerrero. México.
- Lezama, G. (1989) *Aproximación al estudio del turismo británico en Acapulco*, Colegio de licenciados en Turismo del Estado de Guerrero. México.
- Lozato, J. (1990) *Geografía del Turismo*, Masson. España.
- Lugo, J. et. al. (2002) "El huracán Pauline en Acapulco, octubre de 1997", En: *Desastres naturales en América Latina*, Fondo de Cultura Económica. México. Pp. 267-288.
- Luz, R. (1971) *Recuerdos de Acapulco*, Tomo I, Monroy Padilla. México
- Luz, R. (1973) *Recuerdos de Acapulco*, Tomo II, Monroy Padilla. México.
- Marchena, M. (1995) "Los procesos de reestructuración de la industria turística a escala global". En: *Estudios regionales*, No. 43, España. Pp. 239-259.
- Marti, F. (1985) *Cancún fantasía de banqueros*, UNO, Quintana Roo. México.
- Martínez, A. (1999) *Crecimiento. Torbellino del tiempo*, Cuauhtémoc, Acapulco, Guerrero.
- _____ (2003) *Acapulco 500 años de su historia*, Tomo II, DPA Impresores, Guerrero, México.
- Martínez, M. (2005a) "Efectuará el SAT acciones para combatir la oferta extrahotelera en Acapulco". En: *El Sur*, 25 de enero del 2005. Guerrero. México.
- _____ (2007) "Entregan a la JLCA el avalúo de los juegos embargados al parque Papagayo". En: *El Sur*, 3 de junio del 2007. Guerrero. México
- Mattelart, A. (1974) "La industria del turismo en la reconversión del imperio", En: *La cultura como empresa multinacional*, Era. México. Pp. 119-146.
- Medin, T. (1990) *El sexenio alemanista*, Era. México.
- Méndez, R. (2004) "Globalización y organización espacial de la actividad económica". En: *Geografía Humana*, Ariel. España. Pp. 203-553.
- Mesplier, A. y Bloc-Duraffour P. (2000) *Geografía del turismo en el Mundo*, Síntesis. España.
- Mexicana de Aviación (1970) *La Compañía Mexicana de Aviación 1965-1970 Memoria*. México.
- Mexicana de Aviación (2006) *Itinerario timetable*. Mexicana de Aviación, México.
- Milenio (2006) "El viejo Acapulco no tiene miedo" En: *Milenio*, 15 de abril de 2006, México.
- Milenio (2006a) "Advierte EU por la violencia en Acapulco" En: *Milenio*, 28 de abril de 2006. México.
- Monje, R. (1985) "Según el movimiento ecologistas, ir a Acapulco es riesgoso para la salud". En: *Proceso*, No. 432, 11 de febrero de 1985. México. Pp. 27
- Morales A. y Ocampo S. (2006) "Rechaza Greenpeace limpieza de playas del puerto jarocho", En: *La Jornada*, 3 de agosto del 2006. México.

- Nava, J. (2002) "Para exigir acciones contra piratas, toman taxistas oficinas de Transporte". En: *El Sur*, 13 de enero del 2002, Guerrero. México.
- Novedades de Acapulco (2002) "Insistirá AHETA que regularicen extrahotelaría", *Novedades de Acapulco*, 14 de junio del 2002, Guerrero. México.
- _____ (2006) "Circulan por la Costera 120 urbanos cada hora", *Novedades de Acapulco*, 11 de marzo del 2006, Guerrero. México.
- _____ (2006a) "En 7 meses 300 robos a turistas en Acapulco", *Novedades de Acapulco*, 9 de julio de 2006, Guerrero. México.
- _____ (2006b) "Acuerdan alertar sobre contaminación", *Novedades de Acapulco*, 2 de agosto del 2006, Guerrero. México.
- Núñez, I. (2005) "Acapulco, bajo la basura y un sol abrasador". En: *Noticiero Hechos-Tv-Azteca*. En: <http://tvazteca.com>
- Ocampo, S. (2006) "Curativa, el agua de playas de Acapulco: Félix Salgado", En: *La Jornada*, 6 de agosto del 2006. México.
- Ortega, W. (2002) "Afecta "síndrome Acapulco" otros destinos del estado". En: *El Sol de Acapulco*, 6 de noviembre del 2002. Guerrero. México.
- _____ (2003) "Estropea la basura toda buena promoción de Acapulco: Sefotur". En: *El Sol de Acapulco*, 8 de enero del 2003. Guerrero. México.
- Ortiz, G. (1958) "Agua potable para la ciudad de Acapulco, Guerrero". *Ingeniería Hidráulica en México*. Secretaría de Recursos Hidráulicos. México.
- Oscós, A. et. al. (1989) "Evaluación del impacto de la contaminación de Acapulco", En: *Acapulco. Recuperación ambiental, turismo y salud*. Cuaderno No. 1. Instituto de Estudios de la Revolución Democrática, México. Pp. 21-25.
- Oteiza, T. (1973) *Acapulco. La ciudad de las naos de Oriente y de las sirenas modernas*, Diana. México.
- Palpitaciones Porteñas (1945) "Demandan el pago de los terrenos de Hornos", En: *Palpitaciones Porteñas*, No. 24, 1 de julio de 1945. México.
- _____ (1945a) "El Fraccionamiento 'El Farellón'", En: *Palpitaciones Porteñas*, No. 24, 1 de julio de 1945. México.
- _____ (1945b) "En sólo tres años se transformara Acapulco", En: *Palpitaciones Porteñas*, No. 25, 1 de julio de 1945. México.
- _____ (1945c) "Como reclaman la propiedad del fraccionamiento de Hornos", En: *Palpitaciones Porteñas*, No. 24, 1 de julio de 1945. México.
- _____ (1945d) "Otras víctimas de "La Arrebatinga", En: *Palpitaciones Porteñas*, No. 27, 16 de agosto de 1945. México.
- _____ (1945e) "No basta construir grandes hoteles...", En: *Palpitaciones Porteñas*, No. 32, 1 de noviembre de 1945. México.

-
- Palpitaciones Porteñas (1947) "Adiós ejidos", En: *Palpitaciones Porteñas*, No. 65, 1 de marzo de 1947. México.
- Parés, N. (1959) *Acapulco*, Espartaco. México.
- Parra, J. (1997) "Sector público", En: *La formación del poder en el Estado de Guerrero, Universidad Autónoma de Guerrero*. México. Pp. 66-81.
- Pasta, J. (1981) *77 historiadores y un puerto...*, Comisión Editorial del H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco. México.
- Paucic, A. (1927) *Archivo Paucic*, Hemeroteca del Estado de Guerrero, Chilpancingo. México.
- Pavía, M. y Salazar J. (1998) *Historia General de Guerrero. Volumen III, Formación y Modernización*, Instituto Nacional de Antropología e Historia-Gobierno del Estado de Guerrero-JGH editores. México.
- Peláez, A. (2002) "Reprimenda de Ernesto Rodríguez a taxistas por criticar al gobernador". En: *El Sur*, 5 de junio del 2002, Guerrero. México.
- _____ (2004) "Parque Papagayo. La azarosa historia del corazón verde de Acapulco" En: *El Sur*, 17 de abril del 2004. Guerrero. Acapulco.
- Pellandini, P. (1990) *El agua potable y anécdotas históricas de Acapulco*, Comisión Editorial del H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco. México
- Pi-Sunyer, O. (s/f) "Como vemos a los turistas". *Curso de Antropología del turismo*, Universidad Nacional de Cuzco. Perú. Pp. 21-36. Inédito.
- Pintos, R. (1961) *Acapulco. Monografía anecdótica contemporánea*, Gallardo, Ciudad de México. México.
- Promotora Turística de Guerrero (s/f) *Acapulco Diamante*, folleto promocional, Promotora Turística de Guerrero. México.
- Ramírez I. (1980) "Acapulco no está contaminado, pero de todos modos echan a los pobres", En: *Proceso*, No. 194, 21 de julio de 1980. México. Pp. 14-16.
- _____ (1980a) "El Plan Acapulco prevé casas en el anfiteatro pero sólo para turistas", En: *Proceso*, No. 190, 23 de julio de 1980. México. Pp. 6-9.
- Ramírez, I. y Campuzano A. (1980) "El "anfiteatro" será embellecido; los miserables "contaminan la bahía", En: *Proceso*, No. 184, 12 de mayo de 1980. México. Pp. 12-15.
- Ramírez, J. (1986) *Turismo y Medio Ambiente: el caso de Acapulco*, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco. México.
- Ravelo, R. y Bustamante T. (1998) *Historia General de Guerrero. Volumen IV, Revolución y reconstrucción*, Instituto Nacional de Antropología e Historia-Gobierno del Estado de Guerrero-JGH editores. México.
- Rebolledo, A. (2001) "El hombre de negro", *El Sur*, 23 de abril de 2001, Guerrero. México.

- Rebolledo, A. (2001a) "Acapulco inhóspito", *El Sur*, 29 de mayo de 2001, Guerrero. México.
- Revista Acapulco (1950) "Calzada costera a cambio de un puerto", En: *Revista Acapulco*, No. 13, 16 de enero de 1950. México.
- Rico, O. (2001) *El transporte aéreo de carga doméstico en México*, Secretaría de Comunicaciones y Transporte-Instituto Mexicano de Transporte. México.
- Ríos, L. (1969) *Acapulco D.F. [s/e]* México.
- Romero, H. (1983) *Miguel Alemán y el turismo en México (1936-1983)*, Asociación Mexicana de Hoteles y Moteles, A.C. México.
- _____ (1991) *Rosell por Romero. Contrapunto histórico en los espacios del turismo*. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. México.
- _____ (1993) *Miguel Alemán Valdés (1905-1983) Arquitecto del turismo de México*, Delegación Cuauhtémoc-Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. México.
- Rosado, X. (2003) "Muestran la obra de Mario Pani, arquitecto que colaboró en la construcción del puerto", En: *El Sur*, 14 de febrero del 2003, Guerrero, México.
- _____ (2007) "El gobierno estatal, "pasivo e ineficiente", en la muerte del turista canadiense: hoteleros". En: *El Sur*, 2 de abril de 2007, Guerrero. México.
- Rubí, R. y Pavía E. (1998) *Historia General de Guerrero. Volumen II El dominio español*, Instituto Nacional de Antropología e Historia-Gobierno del Estado de Guerrero-JGH editores. México.
- Ruiz, J. F. (1992) *La saga del Sol. La renovación turística en Guerrero*, Gobierno del Estado de Guerrero. México.
- Ruiz, M. (2003) *Aeropuertos. Historia de la construcción, operación y administración aeroportuaria en México*. Aeropuertos y Servicios Auxiliares. México.
- Sachs, W. (1997) "Arqueología de la idea del desarrollo". En: *Economía Informa*, No. 253, Facultad de Economía, UNAM. México. Pp. 12-28.
- Salgado, A. (2002) *Las políticas urbanas en Acapulco 1927-1997*, Tesis de Doctorado en Urbanismo, Facultad de Arquitectura, UNAM. México.
- Sánchez, J. (1995) *Ruiz Massieu, el gobernador: la verdad, hablan los guerrerenses*, Proculmex. México.
- Sánchez, A. y Propin E. (1999) "Zonificación turística de Acapulco, México, al término del siglo XX", En: *Polígonos*, No. 9, Departamento de Geografía, Universidad de León. España. Pp. 167-181.
- Sandoval B. y Avilés H. (1983) *Opinión e imagen turística de Acapulco. Turismo canadiense*. Escuela Superior de Turismo-Universidad Autónoma de Guerrero. México.
- SAHOP-FIDEACA (1981) *Ciudad Renacimiento*, Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas- Fideicomiso para el Desarrollo Económico y Social de Acapulco. México.

- SCT (1990) *Aspectos básicos de la relación entre transporte y turismo en México*, Secretaría de Comunicaciones y Transporte-Instituto Mexicano del Transporte. México.
- _____ (2006) *La aviación mexicana en cifras 1989-2005*, Secretaría de Comunicaciones y Transporte-Subsecretaría de Transporte-Dirección General de Aeronáutica Civil. México. <http://portal.sct.gob.mx>
- _____ (2007) "Historia transporte terrestre", Secretaría de Comunicaciones y Transporte. México. <http://portal.sct.gob.mx>
- SECTUR (1987) *Evolución y perspectivas de la actividad turística en el puerto de Acapulco*, Coordinación General Técnica-Secretaría de Turismo. México.
- _____ (1998) *Programa para la promoción y desarrollo turístico. Acapulco siempre Acapulco*. Secretaría de Turismo. México.
- _____ (2001) *Programa Nacional de Turismo 2001-2006*, Secretaría de Turismo. México
- _____ (2005) *Estadísticas del sector, 2005*, Secretaría de Turismo. México
- SEMARNAT (2006) "Recibe SEMARNAT monitoreo de playas", *comunicado de prensa No. 127/06, 31 de julio del 2006*. Dirección de información de la Coordinación General de Comunicación Social de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Recuperado el 2 de julio de 2007 en: http://portal.semarnat.gob.mx/comunicacionsocial/boletines_2006_127.shtml.
- Servin, M. (1998) *Sobre medio ambiente, turismo y desarrollo. El caso de Acapulco*, Uteha-Noriega- Instituto Politécnico Nacional. México.
- Secretaría de Fomento, Colonización e Industria (1905) *Censo y división territorial del Estado de Guerrero verificados en 1900*, Secretaría de Fomento, Colonización e Industria-Dirección General de Estadística. México.
- Secretaría de Fomento Turístico (1988) *Participación ciudadana para la renovación urbana de Acapulco Dorado*, Secretaría de Fomento Turístico-H. Ayuntamiento de Acapulco-Comisión Mixta para la Gestión de los Servicios Públicos de Acapulco Dorado, Guerrero. México.
- Secretaría de Industria y Comercio (1970) *IX Censo General de Población, 1970*. Secretaría de Industria y Comercio. Dirección General de Estadística. México.
- Secretaría del Patrimonio Nacional (1976) *Plan Acapulco*, Secretaría del Patrimonio Nacional, México.
- Suárez, E. (1987) *Legitimación revolucionaria del poder en México: Los presidentes en México 1910-1982*, Siglo XXI. México.
- Taibo, P. y Vizcaíno R. (1990) *Las dos muertes de Juan R. Escudero. La Comuna de Acapulco 1918-1923*, Joaquín Mortiz. México.
- Tetzpa, J. (2002) "Oferta extrahotelera superior a hospedaje de microhotelería", En: *Novedades Acapulco*, 22 de septiembre de 2002, Guerrero. México.
- Togno F. y Monterrubio J. (1958) *Problemas ferroviarios en la ruta México-Acapulco*. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas-Dirección General de Construcción de Ferrocarriles. México.

- Toledano, L. (1998) *Cómo ofreció el gobierno del licenciado Miguel Alemán el porvenir económico de México a los Estados Unidos*, Universidad Obrera de México. México.
- Toscana, A. (2003) "Impacto del huracán Paulina en la política local de Acapulco", En: *Política y Cultura*, No. 19 Universidad Autónoma Metropolitana. México. Pp. 65-79.
- Transportadora Marítima Mexicana (2007) En: www.tmm.com.mx
- Ureña, José (1996) "Los Salinas querían comprar los terrenos de *El Jefe* Diego", En: *La Jornada*, 8 de septiembre de 1996. México.
- Valdés, F. (2000) "La corrupción y las transformaciones de la burguesía en México, 1940-1994", En: Lomnitz, C. *Vicios públicos, virtudes privadas: la corrupción en México*, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social-Miguel Ángel Porrúa. México. Pp. 195-220.
- Vanguardia (2006) "Crímenes afectan a zonas turísticas". En: *Vanguardia*, 4 de agosto de 2006, Coahuila, México.
- Vargas, C. (2005) "Inservibles, las barredoras marinas; las playas sucias". En: *Novedades de Acapulco*, 15 de julio del 2005, Guerrero. México.
- Vázquez, E. (1962) *El Ciudadano Jorge Joseph*, [s/e]. México.
- Velásquez, D. (2007) "Impedirán el acceso de ambulantes foráneos a Caleta y Caletilla en Semana Santa". En: *El Sur*, 4 de abril de 2007. México.
- Vera, F. (1997) *Análisis territorial del turismo. Una nueva geografía del turismo*. Ariel. España.
- Zamora, M. (1979) *Acapulco*, Televisa. México.

Guía Roji (2001) *Gran Atlas de Carreteras*, Guía Roji. México.

INEGI (2002) Acapulco. Carta topográfica 1:50,000. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. México.

_____ (2007) *División municipal del Estado de Guerrero y Ciudad de Acapulco y su zona metropolitana*, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. México. En: www.inegi.gob.mx

SCT (2007) *Carretera México-Acapulco, Gro.* Dirección General de Planeación-Subdirección de Cartografía, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. En: www.sct.gob.mx

ANEXO 1

Encuesta a establecimientos de hospedaje y resultados codificados

1. Encuesta aplicada a establecimientos de hospedaje, Acapulco, Guerrero.
Junio-agosto de 2004
 - ❖ Encuesta
 - ❖ Resultados codificados

ENCUESTA DE ESTABLECIMIENTOS DE HOSPEDAJE EN ACAPULCO

Fecha y lugar: _____

Encuestador: _____

1. No. de Encuesta: _____

2. Nombre del establecimiento: _____

3. Tipo de establecimiento

- Hotel Suite
 Motel Bungalows
 Pensión Otros (especifique _____)

4. Dirección y teléfono _____

5. Zona turística

- Acapulco Tradicional Acapulco Dorado Acapulco Diamante

6. Categoría

- Clase especial-CE Dos estrellas-2E
 Gran turismo-GT Una estrella-1E
 Cinco estrellas-5E Clase económica-Ce
 Cuatro estrellas-4E Sin categoría-SC
 Tres estrellas-3E Otro (especifique _____)

7. El propietario (s) del establecimiento es:

- Nacional
 Extranjero

8-9 Tipo y porcentaje de turistas que visita el establecimiento

Turistas nacionales (indique el porcentaje: _____)

Turistas extranjeros (indique el porcentaje: _____)

10. Número de habitaciones: _____

11. Costo promedio por habitación: _____

12. Promociones o asociaciones

- Agencias
 Aerolíneas
 Autobuses
 Bares o discotecas
 Otros (especifique _____)

13. Publicidad

- Medios impresos (especifique _____)
 Televisión
 Internet (página www. _____)
 Otros (especifique _____)

14. Servicios

- | | | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|---|--|
| <input type="checkbox"/> Alberca | <input type="checkbox"/> Gimnasio | <input type="checkbox"/> Estética | <input type="checkbox"/> Salón juegos inf. |
| <input type="checkbox"/> Restaurante | <input type="checkbox"/> Tienda | <input type="checkbox"/> Agencia de viajes | <input type="checkbox"/> Campo de golf |
| <input type="checkbox"/> Bar | <input type="checkbox"/> SPA | <input type="checkbox"/> Centro de convenciones | <input type="checkbox"/> Canchas de tenis |

Otros (especifique _____)

15. Número de trabajadores: _____

16. Tiempo de servicio del establecimiento: _____

17. En caso de tener restaurante, en qué lugar o lugares realizan las compras de los alimentos y bebidas:

- **Carnes** _____
- **Pescado y mariscos** _____
- **Abarrotes** _____
- **Vinos** _____

18. El restaurante (s) tiene alguna especialidad de comida nacional o internacional

Si (Cuál _____) No

19. Estacionamiento

Si No

20. Sugerencias generales para mejorar la actividad turística en Acapulco

21. Observaciones generales del encuestador

1	2. Nombre	3	4. Dirección	5	6	7	8	9	10	11. Costo hab. (pesos)	12. Convenios con otras empresas
	Quinta Real		Paseo de la Quinta No. 6 Fracc. Real Diamante	CE					148	Me. 3200, Ma. 9300	Agencias 10 o 15% comisión, Aerolíneas (Mexicana y Aeroméxico)
1	Fairmont Pierre Marqués, The	H	Playa Revolcadero s/n Col. Granjas del Marqués. Tel. 660586	DIA	CE	N	90	10	335	Hab. 1200, Bung. 5600	Discos entrada inmediata pase VIP Palladium, BabyQ, Succa Agencias propias en D.F. y Monterrey, convenios con Airflines y
2	Fairmont Princess, The	H	660586 Playa Revolcadero s/n Col. Granjas del Marqués. Tel. 691000	DIA	CE	E	25	75	1017	Me. 100 Ma. 400 dólares	Alaska y promoción en radio local en ocupación baja. Agencias propias en D.F. y Monterrey, convenios con Airflines y
3	Nilo	H	Calle 4 No. 105 Col. Icaacos. Tels. (74) 84-10-99 y 84-64-30	DIA	2E	E	80	20	20	Me. 250 Ma. 800	Alaska y promoción en radio local en ocupación baja.
4	Marbella Acapulco	H	Horacio Nelson No. 2 Fracc. Costa Azul. Tel. 842890	DO	3E	E	90	10		760 sencilla, 876 doble	
5	Aca Inn	H	Horacio Nelson No. 12 Fracc. Costa Azul	DO	CE	N	100	25		TB. 250, TA. 400	
6	Costa Azul	H	Horacio Nelson No. 50 Fracc. Costa Azul	DO	3E	E	70	30	60	Me. 300 Ma. 500 (TA. 400 y 700)	
7	Victoria	H	Cristóbal Colón No. 14 Fracc. Costa Azul	DO	3E	E	80	20	15	500 2P, 900 4P	
8	Valentinos	H	Baresford Fracc. Costa Azul	DO	2E	N	80	20	24	1P. 350, 4P. 500	
9	El Tropicano	H	Costera Miguel Alemán No. 20. Tel. 811101	DO	4E	N	80	20	135	500 + IVA y 600 + IVA	Agencia de viajes
10	Doria I	H	Andrea Doria No. 8 Fracc. Costa Azul	DO	CE	N	95	5	36	Me. 350-400, Ma. 500	
11	Doria II	H	Vasco de Gama No. 8 Fracc. Costa Azul	DO	CE	N	80	20	43	600 Hab. Doble	
12	Oceanic 2000 Hotel Suites		Costera Miguel Alemán No. 3111 Fracc. Costa Azul		4E				50	Me. 1400 Ma. 2340	
13	Casa Inn	H-S	Costera M. Alemán No. 2310 Fracc. Costa Azul	DO	DO	N	80	20	328	Me. 500 Ma. 1500 ambos +IVA	Varias agencias, Aerolíneas (Mexicana) Autobuses: Estrella de Oro y Estrella Blanca
14	Hyatt Regency Acapulco	H	Costera M. Alemán No. 1 Fracc. Costa Azul. Tel. 691234	DO	5E	N	70	30	640	Me. 1599 Ma. 1900	Vuelos demorados (VTP Mexicana, Gran Plan de Aeroméxico)
15	Aca Sol	H	Costera M. Alemán No. 53 Fracc. Club Deportivo	DO	DO	E	70	30			
16	Embassy Suites Seleno	H	Costera M. Alemán No. 50 Fracc. Costa Azul	DO	2E	N	90	10	140	Me. 700 Ma. 1400 Me. 300 Ma. 400 Me. 468 Ma. 1287	
17	Arbella Country	S	Cristóbal Colón No. 175 Col. Costa Azul	DO	DO	N	60	40			
18	Fairway cuatro suites	H	Costera M. Alemán No. 55 Fracc. Club Deportivo	DO	4E	N	95	5	25	Me. 575 Ma. 900	
19	Elcano	S	Av. Fernando de Magallanes No. 255 Fracc. Costa Azul	DO	3E	N	70	30	180	TB. 1,100 TA. 1,500	Promoción: Club de Golf, CICI, Palladium, Enigma, Faro
20	Presidente, El	H	Av. Costera M. Alemán No. 75 Fracc. Club Deportivo. Tel. 841950	DO	DO	N	60	40	146	Me. 1350 Ma. 2600	
21	Aladinos	H	Av. Costera M. Alemán No. 89 Fracc. Club Deportivo. Tel. 841700	DO	DO	E	85	15	53	Me. 850 Ma. 1110	AV, Aeroméxico
22	Lucerna	H	Av. Lomas del Mar No. 10-a Fracc. Club Deportivo	DO	DO	E	60	40	36	850+IVA (doble) 650+IVA (Triple)	
23	Greco de Acapulco Suite, El	S	Av. Roca Sola No. 9 Fracc. Club Deportivo	DO	2E	N	100	36	15	Desayuno por nómina	
24	Villamar Princesa	H	Priv. Piedra Picuda No. 14 Fracc. Club Deportivo	DO	DO	N	80	20	14	Me. 300 Ma. 700	AV, Yates y lanchas Cristal
25	Orelia	H	Biv. De las Naciones No. 1 Circuito Olinalá. Tel. 4847600, 4842500	DIA	4E	N	50	50	770 2P, 1,468		
26	Mayan Palace Acapulco	H	Cristóbal Colón No. 135 Fracc. Costa Azul	DO	2E	N	95	5	47	Me. 350 Ma. 600	
27	Calinda Beach (Hipocampo)	H	Av. Costera de las Palmas No. 1121 Fracc. Playa Diamante. Tel. 4696000	DO	CE	N	95	40	360	4800 por noche	
28	Acapulco Malibu	H	Av. Costera M. Alemán 1260. Tel. 4840410	DIA	5E	N	60	40	375	Me. 1190 Ma. 1800	Discotecas, cupones del CICI
29	Hacienda Maria Eugenia	H	Av. Costera M. Alemán No. 20. Tel. 484070, 4840994	DO	4E	N	80	20	80	Me. 730 Ma. 1200	
30	Márquez del Sol	H	Av. Costera M. Alemán No. 176 Fracc. Magallanes. Tel. 4812989, 2990, 0072	DO	4E	N	85	15	74	Me. 550 Ma. 1100	A, B
31	Playa Suites	H	Av. Juan de la Casa No. 22 Fracc. Magallanes	DO	4E	N	100	35	700	700 D/cuanto	
32		H	Av. Costera M. Alemán No. 123 Fracc. Magallanes. Tel. 4858050	DO	4E	N	70	30	502	Me. 1130, Ma. 1270	Aerolíneas (Aeroméxico, Aviaca) Bares (Alebrjies, Palladium Ninas, Andrómeda)

No	13. Publicidad	14. Servicios	15	16	17. Abasto de compras para restaurante o bar
	En periódicos nacionales. Revista Expo tú boda. Televisión: grabación de telenovelas y regalos en concursos. www.quintareal.com	A, R, B, GYM, E, SPA. Dos salones de banquetes y convenciones	135	2005 junio	Abarrotes y mariscos del D.F., Carnes finas de Monterrey, Los vinos de la tienda La Europea. Costco es un proveedor
1	Revista Élite, Gastrout, Golf tournamir resort, Escala de Aeroméxico, Ejecutivo de finanzas, Anura México náutica. Comerciales en EU	A, R, B, GYM. Tienda de artesanías, ropa y golf. AV, 370	370	1957	Carnes de importación con Congrabebes y local (Gigante), Mariscos Baja California y D.F. (local urgencia), Abarrotes del D.F. Y local
2	www.fairmont.com	SJI, CG, Campo de tenis y tienda Dell (café gourmet)	1300	1971	Vinos del D.F. y especiales de Costco
	Revista Élite, Gastrout, Golf tournamir resort, Escala de Aeroméxico, Ejecutivo de finanzas, Anura México náutica. Comerciales en EU	A, R, B, GYM, SPA, Tienda de artesanías, ropa, joyería, tabaquería, E, AV, SJI, CG, Tenis, Salón para convenciones			Baja California y D.F. (local urgencia), Abarrotes del D.F. Y local
3	www.fairmont.com	A	4	S/D	Vinos del D.F. y especiales de Costco
4	www.hotelhiblo.com , www.aca-novenet.com.mx/hiblo/	A	16	1989	Sam's Club
5	Sección Amarilla	A, Restaurante Shack Bar Eduardos	2	2003	
6	Novidades y Sección Amarilla	A, R, Salón de convenciones	9 o 10	1950 aprox.	
7	Secc. Amarilla. www.hotelvictoria	A	4 base, dos práctica	1991	
8	Sección Amarilla	A	5	1980 aprox.	
9	Secc. Amarilla. www.eltropicano.com.mx	A, R, B	30	1960 aprox.	Central de Abastos y Wal-Mart
10		AR	15	2002	Mercados locales
11		A	10	2002	
12		A, B	40	1998	
13	Periódicos, revistas. www.casainm.com.mx	A, R, B, T, SJI, Mini golf	95	1977	Wal-Mart, Sam's Costco
14	Anuncios corporativos, boletín turístico, T.V. (Temp. Verano) www.acapulco.regency.hyatt.com , www.hyattacapulco.com.mx	A, R, B, SPA, GYM, T (ropa, artesanías, joyería, abarrotes) E, AV, SJI, Canchas de tenis, 12 salones de convenciones	570	1973	Abarrotes en D.F. Pérez Anzures, Carnes Master Cars Monterrey,
15	www.hyatt.com , radio local, periódico, email	A, R, B, T (traje baño), AV	11	1985	Pescados y Mariscos operadora Bamex D.F., Vinos D.F. La Divina,
16	Secretaría de Turismo	A	13	1973	Wal-Mart, Sam's, Costco
17	Secc. Amarilla, Guía Tourtravel, Guide Lony Planet en Internet.	A, T (mini super)	6	1973	
18	www.acapulco-travel.com/hoteles/selene	A, R, B.	12	1980 aprox.	Grandes Almacenes y mercados locales
19	Secc. Amarilla. www.acapucm.mx/arbela	A	15	1983	
20	www.hotelfairway4.com	A	180	1957	Sam's Club Costco
21	Revista especializada, periódico, T.V. de pago. www.hotel-elcano.com	A, R, B, GYM, Tienda (boutique y tabaquería) E, AV, SPA, SJI, Salón de convenciones y centro de negocios	146	1958	Sam's
22	Periódico, revista de la Cd. de México, www.elpresidente.com	A, R, B, T (tabaquera), E	60	1993	Sam's y proveedor particular
23	Secc. Amarilla	A, R	11	1980 aprox.	
24	Oveaciones, El Esto, www.elgreco-acapulco.com , radio de otros estados	A	2	1959	
25	www.casasyvillas.com.mx , Secc. Amarilla	A	6	1983	
26	Secc. Amarilla	A	5	1970	
27	Revistas propias, página Internet	A, R, B, GYM, T, E, AV, SJI, CG, Parque acuático	950	1992	Carnes, pescados y mariscos: México y Acapulco, Abarrotes: Méx., Sam's Costco, Wal-Mart, Behidas: Guadalajara, México, Acapulco (Europea y la Divina)
28	Boletín turístico, www.calinda-acapulco.com , www.hotelscalinda.com.mx	A, B, GYM, T (Mini super), Salón de Convenciones	142	1982	
29	Anuncios espectaculares en carretera	Centro Nocturno	78	1968	Central de abastos, Costco, Wal-Mart, Mercados locales
30	Revista de la ciudad de México, Guía turística, www.hotelmadamataeugenia.com , Secc. Amarilla	A, R, B, GYM, T, E, AV, Salón ejecutivo	39	2000	Sam's
31	Secc. Amarilla	A, R, B	5	1999	Comercial Mexicana y Mercados locales
32	Revista Ola, Múevanse todos: www.playasuites.com.mx	A, R, B, T (tabaquera, artesanía, ropa) AV, Salón de entretenimiento y de convención	240	1981	Sam's, Costco, pequeños proveedores
33					

No	18. Especialidad de comida	19	20. Sugerencias	21. Observaciones
1	Restaurante Gourmet y el de playa, comida internacional	S	Noticias amarillistas de la contaminación de la bahía	Pertenece cadena Quinta Real. Derecho de zona federal en playa. Arquitectura tradicional. Autobús para los trabajadores (capital humano) Summit Hotels & Resorts.
2	Tabacahn especializada de comida francesa con yerbas mediterráneas. La terraza de comida internacional. Veranda, comida italiana y La Hacienda de cortes finos de carne	S	El impacto de la baja de vuelos internacionales producto de la inseguridad, falta de limpieza. Es necesario mejorar los servicios. No se puede controlar a los vendedores ambulantes en la playa. El Acapulco Diamante no es tan exclusivo.	Pertenece cadena The Fairmont. No se deja entrar con short a los trabajadores, visitantes y proveedores. 42 Hoteles de la cadena en todo el mundo. EUA, Canadá, Barbados, Emiratos Árabes y Bermudas.
3		S		Pertenece cadena The Fairmont. La mayor parte de la encuesta la proporcionaron en el Pierre Marqués. Hay un autobús para los trabajadores.
4		S		
5	Comida guerrerense	S	Cuidar la publicidad de Acapulco	
6		S	Los promotores no permiten el acceso y trabajan fuera del hotel. No hay vigilancia en la calle	
7		S	Limpieza en calles y playas, abuso de precios de taxis y se necesita centros de información	
8		N	No hay seguridad y medidas para proteger al cliente	El folleto dice 20 habitaciones y en la encuesta se reportaron 15
9		N	Ninguna	
10	Comida mexicana	N	Tráfico, seguridad, limpieza de playas y calles, vendedores ambulantes	En el folleto se reportan 137 habitaciones
11		S	Ninguna	Duero de otro hotel
12		S	Contaminación en las playas	Propietario de dos hoteles
13		S	Falta de cursos en el ramo turístico (capacitación, apoyos económicos) Reestructurar las zonas turísticas, mejorar el aspecto visual de la costera, coordinar costo de los servicios. Información turística de Acapulco	
14	Restaurante Zapata (mexicana) El pescador (Mariscos y pastas), La Ceiba Café (Americano y Tallandesa)	S	Evitar las noticias falsas (por ejemplo lo del huracán)	Pertenece cadena Casa Inn
15		S	Limpieza de playas y de zonas turísticas, promover la cultura turística y ecológica.	Pertenece cadena Hyatt International. Erika Palacios (coordinadora de Relaciones P.) En el folleto dice 640 habitaciones.
16		S		
17		S	Permiso de estacionamiento sobre la costera	
18	Comida libanesa, mexicana y vucateca	N	Estacionamiento sobre la costera y la inseguridad	
19		S	Basura, ciudad muy desordenada, tráfico, no hay ordenamiento, ni vigilancia, venta de ambulantes en la Plaza España. Problemas con los transeúntos cobran auto chico 20, grande 30, camión 50. Todo Acapulco piensa que venden más si litigan más ruido.	
20		S	Manifestaciones partidistas, asociaciones que realizan manifestaciones	
21	Comida mexicana y mariscos	S	Limpieza en calles y playas, abuso del cobro de servicios	
22	Internacional, Argentina	S	Regular el estacionamiento	CD Promocional y folletos
23		S	Noticias de contaminación	
24		S	Señalamiento de calles (el sentido)	
25		S	Precios de servicio	Hotel de Sindicato de PEMEX
26		S	La basura en playas, contaminación, mala información en TV	En el folleto indica 12 suites y un Penthouse
27	Fusión mariscos	S	Ninguna	
28		S	Seguridad y costo de restaurantes	Pertenece cadena Mayan Resorts
29		S	Ninguna	
30	Menú internacional y nacional	S	La autopista es muy cara, mantener el estacionamiento sobre las costas, convenios entre los concesionarios de la autopista, los hoteles y restaurantes	Pertenece cadena Calinda. Folleto: 350 habitaciones y 7 suites; habitaciones para Basura en las playas
31	Comida Chiapaneca	S	Basura en las playas	no fumadores, Hotel con el restaurante Samborn's
32		S	Limpieza en playas y calles	El dueño tiene otro hotel en Tuxtla Gutiérrez.
33	Internacional	S	Vendedores ambulantes y abusos de precios	
		S	Actualización y remodelación de los hoteles, capacitación del personal	Hotel operado por Corporación Hotelera Boyce

No	3. Nombre	2	4. Dirección	1	5	6	7	8	10	11. Costo hab. (pesos)	12. Convenios con otras empresas
34	Costa Club Acapulco Beach Resort (ahora Crowne Plaza Hotel Acapulco)	H	Av. Costera M. Alemán No. 23 Fracc. Magallanes. Tel. 4859050	DO	5E	E	60	40	506	1,398 + IVA (2 adultos, 2 niños)	Agencias, Aerolíneas (Mexicana, Aeroméxico)
35	Canaima Suites Acapulco	H	Av. Costera M. Alemán No. 180 Fracc. Magallanes. Tel. 4847600, 4842500, 4847744	DO	3E	N	100		16	Me. 455-2p Ma. 919- 6P	
36	Sun Escape (antes Royal)	H	Caracol No. 70 Fracc. Farallón. Tel. 4843707	DO	4E	E	70	30	22	Me. 490 Ma. 890	Agencias
37	Pacific Paradise Suites	H	Punta Bruja No. 1 Fracc. Condessa	DO	4E	N	90	10	70	Me. 500 Ma. 800	
38	Acapulco Tortuga	H	Av. Costera M. Alemán No. 132 Fracc. Farallón. Tel. 4848889	DO	4E	N	70	30	232	1170 c/IVA (2 personas) 1527-4p	Aerolíneas (Mexicana) Autobuses (Estrella Blanca y Estrella de Oro) Discos (Ninas, Salón Q, Kuros)
39	Avalon Excalibur Acapulco	H	Av. Costera M. Alemán No. 163 Fracc. Magallanes. Tel. 4855050, 4855396	DO	5E	E	90	10	399	Me. 1350, Ma. 1490	A, Autobuses (Cendetur, Autoturismo)
40	Maris	H	Av. Costera M. Alemán Esq. Wilfrido Massieu. Tel. 4858440, 4858596	DO	4E	N	70	30	84	Dob. 1200, Trip. 1,500	A, Desc. En el CICI y Mundo Marino
41	Club del Sol	H	Costera M. Alemán Esq. Reyes Católicos. Tel. 4856600, 4866600	DO	4E	N	95	5	383	Me. 936, Ma. 1638	A
42	Qualton Club Acapulco (ahora Riz Acapulco)	H	Costera M. Alemán No. 159 Fracc. Magallanes. Tel. 4868210	DO	5E	N	80	20	240	Me. 1666, Ma. 1809	A, Aéreo (Mexicana, Aeroméxico, Aviaca)
43	Riz	H	Av. Wilfrido Massieu S/N. Tel. 4856677, 4862081	DO	4E	N	80	20	82	Me. 870, Ma. 936	A
44	SNITSS	H	Av. Costera M. Alemán No. 157 Fracc. Magallanes	DO	3E	N	100		101	300	
45	Fiesta Inn Acapulco	H	Av. Costera M. Alemán No. 2311. Tel. 4350500	DO	4E	N	100		210	Sencilla 1955, Suite Jr. 3255	
46	Sand's	H	Costera M. Alemán No. 178 Fracc. Magallanes. 4842260	DO	4E	N	70	30	93	Me. 400, Ma. 550	
47	Acapulco Park Hotel (antes Motel Acapulco)	H	48410191	DO	4E	N	90	10	88	Base doble 640HVA 740 +IVA	
48	Bali Hai	H	Av. Costera M. Alemán No. 127 Fracc. Magallanes	DO	4E	N	90	10	121	Hab. estándar 597, Hab. Sup. 1667,80	A, Aéreo (Mexicana, Aeroméxico, Aviaca), Discotecas (Beach, Kuros, Babo, Palladium)
49	Panoram	H	Av. Condessa No. 1 Fracc. Condessa. Tel. 4840724	DO	4E	N	70	30	200	1,000 Hab. Doble	A
50	Palapa, La	H	Fragata Yucatán No. 210 Fracc. Costa Azul. Tel. 4845363	DO	4E	N	75	25	180	Me. 800, Ma. 1,500	B (Salón Q, Ninas, Kuros) CICI
51	Quinta Mica	H	Cristóbal Colón No. 115	DO	SC	N	60	40	30	Me. 500, Ma. 600	A
52	Copacabana Acapulco	H	Tabachines No. 2 Fracc. Club Deportivo. Tel. 4843260	DO	5E	N	70	30	428	Me. 800, Ma. 1800	CICI, Enigma, Palladium
53	Simbad's	H	Antón de Alaminos No. 22 Fracc. Magallanes	DO	2E	N	70	30	20	450	Promotores locales
54	Fidmar Hotel	H	Antón de Alaminos No. 19 Fracc. Magallanes. Tel. 4860684	DO	3E	N	95	5	15	600	
55	Suites Marimar	S	Antón de Alaminos No. 7 Fracc. Magallanes	DO	Ce	N	95	57	9	Me. 250, Ma. 600	
56	Menave	S	Antón de Alaminos No. 18 Fracc. Magallanes	DO	3E	N	100		13	450 x 3P + 1,300+IVA 10-P	
57	Suites Amueblados Ordóñez	S	Antón de Alaminos No. 9 Fracc. Magallanes. Tel. 4859626, 4856731	DO	3E	N	99	1	19	250 2P + 400 4P	Yates, Ninas, Salón Q
58	Micel	H	Cristóbal Colón No. 85 Fracc. Magallanes	DO	2E	N	80	20	9	250 T.B. 400 T.A. (4 P)	
59	Amueblados Brisa	H	Alvaro de Saavedra No. 22 Fracc. Magallanes. 4857418	DO	SC	N	95	513	400 1a 4 personas		
60	Tulipanes, Los	CH	Cristóbal Colón No. 27 Fracc. Magallanes	DO	2E	N	90	10	24	TB. 90 o 100, TA-130 o 140	
61	Suites Vicky	S	Cristóbal Colón No. 33 Fracc. Magallanes	DO	SC	N	95	512	200 4P, 400 6P		
62	Jacqueline	H	Manuel Gómez Morín No. 205 Fracc. Magallanes	DO	2E	N	70	30	17	500-2 P	
63	Valle, Del	H	Gonzalo Gómez Espinosa No. 150 Fracc. Magallanes. Tel. 4858336, 4858388	DO	2E	N	60	40	32	TB 1000, TA 1200	
64	Costa del Mar	H	Av. Wilfrido Massieu No. 65 Esq. Cristóbal Colón. Fracc. Magallanes. Tel. 4850673	DO	3E	N	90	10	93	Me. 380, Ma. 1,000	
65	Alamar	H	Av. Insurgentes No. 8 Fracc. Hornos. Tel. 4852410	DO	2E	N	90	10	21	150	
66	Maria Bonita	H	Rotarios No. 3 Fracc. Marroquin	DO	Ce	N	60	40	21	150	
67	Posadas del Bosque	H	Av. Insurgentes No. 14 Fracc. Hornos. Tel. 4853432, 4859431	DO	3E	N	95	5	32		

No	13. Publicidad	14. Servicios	15	16	17. Abasto de compras para restaurante o bar
	Periódico El Universal, www.costaclub.com.mx	A,R,B,GYM, Plaza Galería Costa Club, E, SPA, Salón de Convenciones, canchas de tenis	350	1981, cuatro con este nombre	Sam s, Costco, Wal-Mart y proveedores independientes
34	www.casasyvillas.com.mx		11 o 12	2000	
35	www.acavió.com/sunscaple.html	A,R,B, GYM (pequeño)	8	70 s. 2001 (2 años, nueva administración)	Comercial Mexicana, La Divina, Sam s Wal-Mart
36		A, R, Bar Snack	18	2003 (6 meses con el nombre)	Costco, Sam s, Comercial Mexicana, Wal-Mart
37	www.acapulco-tortuga.com.carretera	A, R, B, GYM, Tienda diversos, Salón para eventos, Club de playa, Piano Bar	210	1973	Sam s Club, Price Costco, proveedores de la Central
38	Periódicos, Secc. Amarilla, www.avalonresorts.net	A, R, B, T (tabaquería), E, S,J, SPA, Salón de convenciones, centro de negocios, Club de niños.	260	1966	Costco, Sam s, carne, pescado y mariscos en el D.F., Vinos La Divina Europea, proveedores constituidos.
39	www.avalonvacations.com	A, R, B, T (tabaquería)	60	1958	Gigante, Aurrera, La Divina
40	Agencias, Secc. Amarilla				
41	Revistas turísticas, TV, www.hotelesclubdeisol.com.mx , Carretera	A, R, B, T (super) AV, S,J, Salón de convenciones	180 a 200	1978	Central de abastos, Sam s, Costco, pequeños proveedores
42	Revistas, secc. Amarilla, Periódico, www.qualton.com	A, R, B, GYM, T (suvenirs) E (concesión) AV, S,J	500	1959	Sam s, Costco, proveedores particulares
43	www.panonamic.com ; Secc. Amarilla	A, R, B, T (abarrotos)	55	1995	Sam s, proveedores diversos
44	Revistas, www.filesinn.com	A,R,B, T (ropa)	140	1981	Restaurante concesionado, Sam s, Aurrera, Mercados locales
		A,R,B, GYM, Programa Juegos Infantiles, Campo de Golf, Centro de negocios, 4 salones de eventos		2000	Abarrotos - Cd. México, Mariscos y carnes -local y D.F., Vinos-La Divina, Europea, Comercial Mexicana y Wal-Mart
45	Secc. Amarilla, www.sand.com.mx	A, R, b, S,J, Cancha de Squash y Volley Ball	37	1968	Sam s Club
46	Secc. Amarilla, www.parkhotel-acapulco.com	A, B, Cancha de tenis	35	1948	Sam s Club
47	Revista Info, www.balhai.com.mx , secc. Amarilla	A, R, B	25	1966	
48	Boletines, Secc. Amarilla.	A, R, B, T (abarrotos), Canchas de tenis y fútbol	113	Seienta, 2001 nueva administración	Comercial Mexicana, Sam s y proveedores particulares
49	Revistas, periódicos, www.acapulco.com	A,R,B,E,S,J, SPA, Salón de Convenciones	210	1975	Abarrotos- Sam s, Pescados y mariscos-Mercado local, Vinos-La Divina, Carnes-Cosmopolitana en el D.F. Carnes finas-Costco
50	Directorio y Periódico	A	10	1973	
51	Periódicos, revistas, www.hotelcpcabana.com , radio y TV	A,R, B, T (ropa, farmacia, tabaquería), E, Centro de convenciones	280-300	1984	Central de abastos, Costco, Sam s, Wal-Mart, Comercial Mexicana Mercados locales
52	Folleto locales	A	5	1988	
53	Directorio turístico	A	4	2000	
54	www.sultesordonez.com ; secc. Amarilla y Estados	A	2	1993	
55	Secc. Amarilla	A	3	1991	
56		A	5	1980	
57		A	4	1985	
58	Página Internet de la asociación de microhoteles, volantes	A	1	1999	
59		A	4	1996	
60		A	3	1998	
61		A	3	1970 aprox.	
62	Libros en turismo en inglés www.travelmexico.com/guer/hoteldelvalle	A	7	1963	
63		A	15	1991	
64	Revistas Acapulco para Todos, Asociación de Saldivar	A	3	1979	
65	Secc. Amarilla	A	4	1997	
66		A	5	1978	
67					

No	18. Especialidad de comida	19	20. Sugerencias	21. Observaciones
	Italiana y mexicana	S	Limpieza de playas, vendedores ambulantes, tráfico vial, la discriminación en las discotecas (Palladium), Baby.O, Enigma)	Pertenece a la Hotelera Boyce. Suite Presidencial, dos habitaciones para discapacitados
34		S	Falta de cultura de la población de Acapulco	
35	Comida Hindú	S	La autopista es cara y el costo de los hoteles es muy elevado	Autobuses de trabajadores a Acapulco Centro
36		N	Basura en playas y sobre la costera, olor a drenaje en la costera	Problemas con aire acondicionado en habitación, calidad K
37		S	Anuncios negativos que afectan el turismo	Mal trato de parte del gerente y su secretaria. Folleto 230 habitaciones
38	Mariscos	S	Que los drenajes no se viertan en el mar, las salidas pluviales tienen basura	Pertenece a la cadena Avalon Resorts
39		N	Desague al lado del hotel, los niños de la calle que se duermen en la plaza	
40		S	Limpieza en playas y calles, seguridad pública, estacionamiento	Tienen otro hotel en Puerto Vallarta. En el hotel se organizan excursiones, en el folleto aparece 400 hab.
41	Especialidades	S	Vendedores ambulantes, desagües, limpieza de playas	Qualton Hotels & Resorts
42	Nacional	S	Basura en la playa, limpieza en avenidas, costo de energéticos implica el aumento de tarifas, trámites lentos y restringidos	Neptune S.A. de C.V.
43		S	Que quiten a los promotores turísticos hostigan al turista	Malinche Tlaxcala y el D.F.
44	Internacional	S	Ninguna	Pertenece al grupo Posadas. Algunos comentarios eran para este hotel y el Condesa. Atención Business Class. El hotel está afiliado a Fiesta Rewards
45		S	Hace falta estacionamiento	Algunas habitaciones con micro-ondas
46		S	Contaminación, vendedores ambulantes, concientizar a los servidores de servicios de no abusar de turista	Otro en California, EUA
47		S	Acapulco esta muy caro, esta muy sucio, vendedores ambulantes	Neptune S.A. de C.V.
48		S	Ninguna	Todas las habitaciones son suites
49		S	Mayor publicidad en TV Y Periódicos. Arreglar las carreteras, limpieza de playas	
50		S	No debe existir informadores de hoteles, crece la oferta extrahotelera, acoso de los informadores que afectan la imagen	
51	Comida internacional y mexicana	S	Promoción a nivel nacional, concientizar a los pobladores locales	Pertenece a la cadena Copacabana Beach & Resort. Habitaciones para minusválidos y de no fumar.
52		S	Cambiar sombrillas por palapas, aceptar eventos de arrancones pero con coordinación	
53		S	Basura en playas y precio elevado de servicios	
54		N	Falta de estacionamiento y basura en la playa	
55		S	Contaminación de mar, la basura, delincuencia o asaltos	Las suites se cierran tres meses durante el año (sept. oct. nov)
56		S	Costo de Maxiúnkel, piratería en cuestión de hotelería, piratería de las guías de hoteles, robos de parte de los que ofrecen servicios, costos de comida en Puerto Marqués	
57		N	Mala publicidad de la contaminación (aguas), la temporada de lluvia, incrementar la publicidad buena de Acapulco	
58		N	Que quiten a los informadores de hoteles, sancionar a los turistas que mal informen	
59		S	Mayor promoción y que bajen los costos de vuelos y autopista	
60		S	Limpieza en playas y seguridad (robo de autos)	
61		S	Taxistas, mal servicio en restaurantes, vendedores, vagos que molestan al turista	
62		S	Acoso de los informadores de hoteles, abuso por parte de los taxis en tarifas, vendedores ambulantes de playa, división de grupos hoteleros, se quita 2% de impuesto a hospedaje que no se utiliza para la promoción	
63		N	Tarifas más baratas	Mala atención de la persona de recepción
64		S	Av. Insurgentes tienen muchos ruido (es avenida principal), el ruido de la Cruz Roja, los guías hoteleros quitan a los turistas, es un caos.	
65		S	Seguridad y vigilancia	
66		S	Las playas están sucias (suciedad fecal a la orilla) Evitar los guías hoteleros o determinar un área para su trabajo (exigen el 20%).	
67				

No	3. Nombre	4. Dirección	1	5	6	7	8	10	11. Costo hab. (pesos)	12. Convenios con otras empresas
	Continental Emporio Acapulco	Costera M. Alemán No. 121 Fracc. Magallanes. Tel. 4890505	DO	5E	N		416		Paquete institucional 1,398	Aéreo (Mexicana, Aeroméxico, Aviaca)
68	Suites Jazmin	Vicente Yáñez Pinzón No. 274 Fracc. Magallanes. Tel. 4844566-4847093	DO	3E	N	70	30		IVA, desayuno incluido	
69	Radisson Resort Acapulco	Costera Guitarrón No. 10 Fracc. Brisa Guitarrón. Tel. 4466565-4466098	DO	GT	E	70	30	224	Me. 2,200 Ma. 8,000	Agencias, Discos (Palladium, Enigma, Zucca)
70	Josvy	Martín Alonso Pinzón No. 38 Fracc. Magallanes	DIA	3E	N	70	30	18	565 2P, 850 4P	
71	Suites Coral	Costera No. 26 Fracc. Farallón. Tel. 4842378	DO	Ce	N	80	20	10	Me. 350, 1,200 Master	Asociación de hoteleros
72	Suites Vista Mar	Av. Farallón No. 164 Fracc. Farallón. Tel. 4846560	DO	3E	N	95	5	17	550	
73	Dorado	Av. Cuauhtémoc No. 443 Fracc. Marroquín. Tel. 4859717	DO	4E	N	90	10	36	Me. 750 Ma. 1,320	Cupones de descuento CICI, Ninas, Yates
74	Acapulco Diana	Francisco Pizarro No. 58 Fracc. Magallanes. Tel. 4847373-4844236	DO	3E	N	50	50	76	Me. 500, Ma. 800	
75	Villa Roma	El Moro No. 22 Fracc. Magallanes	DO	3E	N	50	50	27	380 2P, 990 6P	
76	Estrellas Las	Martín Alonso Pinzón No. 37 Fracc. Magallanes	DO	2E	N	100	24	24	220 2P, 600 6P	
77	Bungalows El Roble	Av. Cuauhtémoc No. 273 esq. Laurel Fracc. Roble. Tel. 4877177	DO	Ce	N	100	10	10	380 5P	
78	Villas Condesa	Costera M. Alemán Esp. Morro	DO	4E	N	99	1	37	1076 2P, 1966 5P	Agencias
79	Fiesta Americana Condessa Acapulco	Costera M. Alemán No. 97 Fracc. Farallón. Tel. 842828	DO	5E	N	70	30	500	Me. 900, Ma. 2,200	A. Aéreo (Mexicana, Aeroméxico, Aviaca, American Airlines) Discotecas
80	Parador Diamante	Av. Solidaridad 943 Fracc. Granjas del Marqués. Tel. 4860448-4860449	DO	4E	N	95	5	23	Me. 550, Ma. 800	
81	Jardín	Ciruito Jardines No. 357 Fracc. Jardín Princesa 2da. sección.	DIA	Ce	N	90	10	17	450 2P	
82	Villa Vera	Lomas del Mar No. 35 Fracc. Club Deportivo. Tel. 840334-840335	DIA	GT	N-E	50	50	70	1,220+17 IVA, 9700 IVA	
83	Club Dorados	Av. Universidad Esp. Dr. Ignacio Chávez s/n	DO	3E	N	95	5	57	900 D., 1150 Cuadruple	Yates, Discotecas, CICI, Mágico Mundo Marino
84	Suite San Pedro	Alonso Martín No. 44 Fracc. Magallanes. Tel. 4858020	DO	3E	N	50	50	31	450 IP, 1300 7P	
85	Magallanes	Alvaro de Saavedra No. 26 Fracc. Magallanes. Tel. 4855914	DO	3E	N	70	30	25	400 a 700	
86	Playa Suave	Av. Costera M. Alemán No. 253 Fracc. Hornos Insurgentes	DO	3E	N	80	20	27	350 a 700	
87	Cicl. El	Av. Costera M. Alemán No. 248 Fracc. Hornos	TRA	3E	N	80	20	135	450 a 750	AG, AU (Estrella Blanca) transportistas privados
88	Castillo Real	Av. Costera M. Alemán No. 265 Fracc. Hornos. Tel. 4862300	TRA	4E	N	90	10	135	861 a 1114	AG, AU (De Guanajuato, Autotur)
89	Aca Bay and Beach Club	Av. Costera M. Alemán No. 266 Fracc. Hornos. Tel. 4854699-8228	TRA	4E	N	95	5	118	1000 2P, 1800	A
90	Brisas Acapulco, Las	Carretera Escénica No. 5255 Fracc. Las Brisas. Tel. 4696900	TRA	GT	N	70	30	263	2110 a 11986	A. AE (American Airlines, Mexicana, Aeroméxico)
91	Posada Cel Inn	Alvaro de Amézquita No. 206 Fracc. Magallanes. Tel. 4859652	DIA	3E	N	90	10	14	292.50 a 468	
92	Pontales, Los	Wilfrido Massieu S/N esq. Alvaro de Amézquita. Tel. 4859390-9598	DO	3E	N	97	3	47	480 2P, 1,575 Suite 8P	
93	Marsol	Av. Cuauhtémoc No. 171 Fracc. Progreso	TRA	SC	N	95	5	32	120 2P, 3P 150	
94	Palacios	Av. Cuauhtémoc No. 139 Fracc. Progreso. Tel. 4863046	TRA	2E	N	90	10	84	80 a 150	
95	Rove	Urdaneta No. 4 Fracc. Hornos. Tel. 4851691	TRA	3E	N	100	23	23	250 2P, 350 4P	
96	San Salvador	Urdaneta No. 25 Esq. Vizcaino	TRA	3E	N	80	20	21	250, 350	
97	Miami	Vasco Núñez de Balboa No. 61 Fracc. Hornos. Tel. 4851230-4851282	TRA	3E	N	95	5	40	250, 1000 8P	
98	Apartamentos Quinta Rosa	Vasco Núñez de Balboa No. 15 Fracc. Hornos. Tel. 4851439-4853930	TRA	3E	N	80	20	30	300 2/P 700 6/P	
99	Corifjo, El	Balboa esq. Vizcaino	TRA	2E	N	s/d	s/d	24	350 2/P, 450 4/P	
100	Carlisa	Lopez de Legazpi No. 7 Fracc. Hornos	TRA	3E	N	100	21	21	160 2/P	

No	13. Publicidad	14. Servicios	15	16	17. Abasto de compras para restaurante o bar
68	Boletín turístico, prensa, www.hotelesemporio.com	A,R,B,T (diverso), E, AV, Salón convenciones	350 O 360	1958	Vinos y licres (La Divina, La Europea, Barricacas) Peces y mariscos (Acapulco, Sam's, Comercial M.) Abarrotes (Aca y Méx. Abastecedora de Gro., La Ranita) Carnes (Sam's, Comercial M, D.F. y Acapulco)
69	Secc. Amarilla	A	4	1993	
70	Diseño publicitario "Más Cliché en Acapulco", www.radisson.com .	A,R,B, GYM, Tienda (tabaquería, ropa), SPA, Salones de convenciones	160	Setenta (1991-12 años antes Sheraton)	Abarrotes (Sahuayo, Costco, Distribuidora del Sureste) Carnes (Costco, Cosmopolitana), Vinos (Costco, La Europea, Solera de Gro) Pescados (El Coral del D.F., Pescadería Anabel en local)
71	Novedades de Aca. Sol de Aca. El Financiero. Oficina en D.F. www.asociacionmicrohotelerturistica.com.mx	A	2	1991	
72		A	2	1993	
73	Secc. Amarilla	A	2	1986	
74	www.hotelorado.com.mx	A, T (mini super)	11	1953	
75	Periódico en los estados, Secc. Amarilla	A, B	18	1993	Mercados locales
76	www.hotelvillaroma.com Secc. Amarilla	A	2	1977	
77	Secc. Amarilla	T (mini super)	4	1991	
78		A	2	1990 aprox.	
79	www.villascondesaacapulco.com	A	6	2000	
80	Boletín turístico, Gatotur, Gran Plan Vuelo, www.fiestamexicana.com	A,R,B, T (boutique, tabaquería) E, AV, SJJ, Centro de convenciones, área de masajes, centro de negocios	400	1970	Abarrotes (Pérez Anzures, La ranita de la paz) Vinos (Costco Europea), Carnes (Comercial norteamericana) Pescados y Mariscos (Dipromat)
81	Secc. Amarilla	A, R, GYM	20	1993	Costco, Wal-Mart
82	Revista Publico, Secc. Amarilla	A	2	2000	
83	Revista Tú boda, Cuernavaca, www.acapulco.com ; www.clubregina.com	A,R,B, GYM, T (boutique), E, SJJ, CG, Canchas de tenis, salones para fiestas y convenciones, SPA	105	1954 De 1997 a la fecha es propietario Club Regina	Carnes (Farallón, Consmopolitano) Vinos (Europea y Sam's)
84	Secc. Amarilla	A, R	12	2000	Comercial M, B Aurrera, Gigante, Sam's
85	Secc. Amarilla	A	6	1991	
86	página de la asociación, Secc. Amarilla. La asociación tiene un módulo en Taxquetá	A	2	1984	
87		A, R, Trailer Park	12	1973	Sam's
88	Periódico El Sol, Turistampa, www.elcid.acapulco.com , Secc. Amarilla	A, T (ropa, tabaquería), E y AV (concesionada) Cafetería	43	1973	Aurrera, Comercial, Sam's, Nestlé service
89	Boletín Turístico, www.travelmexico.com.mx	A	22	1998	
90	MI (D.F., Bajío, Morelos), Secc. Amarilla	A, R, B, T (Tabaquería, farmacia, Serv. Médico), E, AV, SJJ, Salón Convenciones	82	1984	Aurrera, Sam's, Wal-Mart
91	Periódicos Reforma, Financiero, TV (Tele cable), www.brisas.com.mx	A,R,B, GYM, SPA, T (joyería, ropa, cigarros) E, AV, Salón de convenciones, Club privado La Concha	310	1958	Wal-Mart, Costco, Proveedores locales y nacionales
92	Secretaría de Turismo	A	5	1992	
93	Secc. Amarilla	A, Fuente de Sodas	10	1986 aprox.	
94	Secc. Amarilla	A, R, B, T (concesión)	6	1983 aprox.	
95	Secc. Amarilla	A	5	1968	Mercados locales
96	Secc. Amarilla	A	2	1990 aprox.	
97	Secc. Amarilla	A	5	1994	
98	www.hotelmiamiacapulco.com , Secc. Amarilla	A, R	10 o 12	1943	Central de abastos
99	Cámara Nacional de Comercio de Acapulco	A	5	1981	
100	Secc. Amarilla	A	6	s/d	
101		A	3	1940	

No	18. Especialidad de comida	19	20. Sugerencias	21. Observaciones
	Comida mexicana	S	Playas más limpias, Realizar algo por los desagües fluviales que llegan a la costera (a los lados de hotel) El tráfico, propuesta de No Circula	Hoteles Emporio (Ciudad de México, Veracruz, Acapulco, Zacatecas)
68		N	Cobro de publicidad, verificar las áreas de recolección de basura, principalmente las turísticas	
69	Internacional	S	El pavimento de la carretera, en las discotecas son muy efíctas. Los ambulantes	Pertenece a la cadena Radisson. El hotel tiene una playa privada
70		N	El costo de la autopista, seguridad en carreteras para los autobuses, alumbrado público en las calles	
71		S	Quitar a los guías hoteleros porque son una mafia que extorsionan al turista y al extranjero, El mexicano no está capacitado para discernir, problema de la basura "Acapulco es una vendimia"	
72		S	Ocupación extrahotelera competencia desleal, guías hoteleras y personas que están arrendando	
73		S	Playas sucias, mucha basura, delincuencia, graffiti	
74		S	Promoción	
75		S	Promoción, arreglar el sistema de drenaje y la seguridad	
76		S	Abuso de taxistas en el costo, la comida en Puerto Marqués es cara	
77		N	Pirateraje por los guías de hospedaje, unión establecimientos	
78		S	Ninguna	
79	Italiana	S	Limpieza, calidad en el servicio, honestidad de los prestadores de servicios, mayor diversidad de atractivos, sacar provecho a Coyuca y Pie de la Cuesta, planeación en la cuestión de circulación y tráfico	Grupo Posadas
80		S	Ninguna	
81		S	Playas más limpieza, El trato de las personas que atienden restaurantes y hoteles	
82	Internacional	S	Accesibilidad de las playas, circulación de las calles, faltan señalamientos	Club Regina
83		S	Alteración de precios en la playa y el tráfico	Otro en Oaxtepec
84		S	Las tarifas no están en todos los hoteles, seriedad para respetar las reservaciones y los precios. Tránsito mayor atención	
85		N	Competencia con la oferta extrahotelera, ellos no pagan impuestos, ni siquiera tienen licencia. Pagan agua domiciliaria, no pagan el 15% del IVA.	
86		S	Promoción a nivel nacional ya que tan sólo vienen del D.F. La contaminación	
87		S	Control con los guías de hoteles (regularizarlos porque hay muchos piratas), control de oferta extrahotelera. Promoción	
88		S	Los guías hoteleros molestan a los turistas. Servicios en playa. No se respetan las promociones y discotecas	
89		S	Promoción por parte del gobierno, seguridad para el vacacionista	
90	Internacional	S	Actividades de diversión se realizan todo el año y no sólo en temporada	Pertenece a la cadena Brisas Hotels and Resorts. Club privado "La Concha"
91		S	Regular el costo de taxis, desaparición de los serudo guías hoteleros	
92		S	Ninguna	
93		N	Problema de la basura, inseguridad	
94		N	Limpieza de las playas y calles	
95		S	Ninguna	
96		S	Infraestructura de playas y avenidas, falta de crédito (muchos requisitos y papeles), quitar ambulantes, servicio de transporte, quitar sombrillas y poner palapas	
97		S	Comercio ambulante en la playa (muy caro), corrupción de tránsito, calles sucias	El dueño original era suizo
98		S	Falta promoción de Acapulco, vuelos directos que incrementa el costo, y hay mala promoción del puerto	
99		S	Ninguna	Mala atención de la persona de recepción, en la cédula de SECTUR aparecen
100		S	Trato que se le da al turista	30 cuartos.
101		S		

3. Nombre	2	4. Dirección	1	5	6	7	8	10	11. Costo hab. (pesos)	12. Convenios con otras empresas
Morjes	H	Andrés de Urdaneta No. 6 Fracc. Hornos	TRA	BE	N	60	40	36	Me. 250. Ma. 600	
Misión	H	Felipe Valle No. 12 Centro. Tel. 4823643, 4822076	TRA	2E	N	50	50	28	150 x persona	
Alameda	H	Benito Juárez No. 2 Fracc. Centro	TRA	2E	N	90	10	23	100 x persona	
Livonia (antes Chamizal)	H	Av. López Mateos No. 32 Fracc. Centro	TRA	Co	N	80	20	10	80	
Sevillano, El	H	Tadeo Arredondo No. 7 Centro. Tel. 4838305, 4838358	TRA	BE	N	70	30	64	350 doble, 650 cuatuple	
Rosalinda	M	Tadeo Arredondo No. 4 Centro	TRA	Co	N	100	20	50		
Sevilla	H	Tadeo Arredondo No. 10 Centro. Tel. 044-7444470448	TRA	2E	N	100	9		200 IP, 400 4P	
Lilliana	H	López de Legazpi No. 21 Fracc. Hornos	TRA	2E	N	90	10	30	100xP CV, 200 CAC	
Beatriz	H	Vasco Núñez de Balboa No. 9 Fracc. Hornos. Tel. 853317, 852702	TRA	Co	N	80	20	15	Me. 250. Ma. 600	
Colliso	H	Tadeo Arredondo No. 14 Centro	TRA	Co	N	100	15		150 2P, 200 4P	
Aca Plus	H	Teniente Azuela No. 11 Centro. Tel. 4831405	TRA	2E	N	21	21		200 2P, 400 4P	
María Acelia	H	La Paz No. 19 Centro	TRA	IE	N	90	10	21	Me. 80. Ma. 250	
María Antonieta	H	Teniente José Azuela No. 17 Centro	TRA	2E	N	70	30	32	80 a 100 x persona	
Paola (antes Fiesta)	H	Teniente José Azuela No. 16 Centro	TRA	2E	N	36			120 por persona en Dic y SS	
Collimense	H	José Ma. Iglesias No. 11 Centro	TRA	Co	N	50	10		100 x persona	
Real del Centro (Santa Cecilia)	H	Eco. L Madero 7B Centro	TRA	2E	N	80	20	23	200 V.700	
Sunset	H	Av. Cuauhtémoc No. 58 Centro. Tel. 4822919 al 22	TRA	BE	N	95	5	61	Me. 280. Ma. 800	
Mary	H	Velázquez de León No. 30 Centro. Tel. 4823307	TRA	2E	N	99	1	28	Me. 200 s/TV, 240	
Camino Real Diamante Acapulco	H	Carretera. Escénica Km. 14 Baja Catlla s/n Fracc.	TRA	GT	N	157			2.000+IVA, 6500+IVA	Agencias, Aerolíneas (Mexicana, Aeroméxico)
Santa Lucía	H	Pichilingue. Tel. 661010	DIA			60	40			
Vital	H	Av. López Mateos No. 33 Centro. Tel. 820441	TRA	IE	N	50	50	18	100 a 300	
Faro, El	H	Av. López Mateos No. 205 Centro. Tel. 4820867	TRA	Co	N			27	80 x persona	
Mirador Acapulco	H	Quebrada No. 83 Col. Centro. Tel. 4821365	TRA	2E	N	100		30	80 x persona	
Eitel Suites	H	Plazuela La Quebrada No. 74 Centro. Tel. 4831260	TRA	4E	E			133	Me. 585 Ma 950	Ninas, Palladium
Torre Eiffel, La	S	4831155	TRA			90	10			
Real del Monte	H	Av. Pinzona No. 92 Fracc. Las Playas	TRA	2E	N	80	20	16	400 a 2.000 (12 personas)	
Casa Blanca	H	Inalámbrica No. 110 Fracc. Las Playas	TRA	2E	N	100	22		60 o 70 x persona	
Terramar	H	Cerro de la Pinzona No. 80 Fracc. Las Playas	TRA	2E	N	90	10	100	400 a 650	
Pericos, Los	H	Cerro de la Pinzona No. 145 Fracc. Las Playas. Tel. 4821212, 821213	TRA	3E	N	80	20	120	400 a 650	Yates, Discotecas, CICI
Hermanos Walton	H	Gran Vía Tropical No. 18 Fracc. Las Playas	TRA	Co	N	95	5	20	90 x persona 360 x 4P	
Langosta Verde	H	Costera M. Alemán No. 255 Fracc. Las Playas	TRA	BE	N	90	10	55	200 a 550	CICI, Ninas, Mágico Mundo Marino.
Playa Angostia	H	Costera M. Alemán No. 223 Fracc. Las Playas	TRA	2E	N	100	50		100 o 120 por persona	
Avenida	H	Av. Adolfo López Mateos No. 123 Fracc. Las Playas	TRA	BE	N	90	10	35	150 x persona	
Jungla	H	Av. López Mateos No. 121 Fracc. Las Playas	TRA	3E	N	100	50		TA 150 TB 100 x persona	
Florencia	H	Av. Costera M. Alemán No. 417 Fracc. Las Playas	TRA	2E	N			20	100 x persona	
San Francisco	H	Av. Costera M. Alemán No. 445 Fracc. Las Playas	TRA	IE	N	97	3		80 x persona	
Reyes, De los	H	Costera M. Alemán No. 448 Fracc. Las Playas	TRA	2E	N	95	5		TA 80 x persona, TB 50	
Capri	H	Costera M. Alemán No. 217 Fracc. Las Playas	TRA	2E	N	90	10	31	TA 115 x persona, TB 120	
Boca Chica	H	Costera M. Alemán No. 406 Centro	TRA	3E	N	90	10	28	TA 160 x persona, TB 70	
Calitilla	DA	Bella Caletilla S/N Fracc. Las Playas	TRA	3E	N	90	10	400	TA 550 TB 250 2P, 650 -	
Bonanza	H	López Mateos No. 11 Fracc. Las Playas	TRA	3E	N	80	20	42	700 2P con desayuno incluido	
	H	Av. López Mateos No. 14 Fracc. Las Playas. Tel. 4800355	TRA	SC	N	98	21	300	80 x persona	
	H		TRA	Co	N	70	30			

No	13. Publicidad	14. Servicios	15	16	17. Abasto de compras para restaurante o bar
102	Secc. Amarilla	A (en construcción)	4	1980	
103	Revista en EUA		3	1963	
104			4	1947	
105	Secc. Amarilla		1	1990	
106			6	1988 aprox.	
107	Secc. Amarilla		12	1973 aprox.	
108			3	1998	
109	Volantes, tarjetas, Secc. Amarilla	A	4	1988	
110		A	5	1978	
111	hotelesimperial		3	1973	
112			3	1995	
113	Secc. Amarilla	A	3	1958 (45 años)	
114	Tarjetas	Chapoteadero y restaurante rentado	2	1927 Reconstruido en 1970	
115			3	1992	
116		R	3	1934	CA, Sam's, mercados locales
117	www.sunsetcapulco.com.mx Secc. Amarilla	Bar	6	2002	Sam's
118	Tarjetas y trípticos	A, R, B	18 aprox.	1998	CA, Sam's
119	Revista Turistampa, www.caminoreal.com, radio local	A, R, B, GYM, T (tabaquera, ropa) E, AV, S.J, SPA, 210 Cancha de tenis, salón de eventos, centro de Negocios	6	1983	
120					Costco y Wal-Mart
121	Secc. Amarilla	A	3	1946	
122	Secc. Amarilla		2	s/d	
123	Boletín turístico, Conexión, periódicos Refoma, TV Cable, www.hotelmiradorcapulco.com.mx, Acapulco.com, hoteliums.com, tropicaltravel.com, novenet.com, zonaturistica.com, internacionalvacación, www.costra.com.mx, Secc. Amarilla	A, R, B, T (artesanías, labaquería, joyería), Área de juegos, salón de convenciones	7	1943	Sam's, Price Costco
124		A, S.J, Mesas de Pin-Pon	7	1959	
125			Familiar	2000	
126	Secc. Amarilla	A	20	1945	
127	www.ovva.com, Secc. Amarilla	A	20	1943	
128			2	1950	
129			2	1950	
130			20	1950	
131	Secc. Amarilla	A, R	3	1953	
132	Secc. Amarilla		8	1953 aprox.	Gigante, Comercial Mexicana, Mercados locales
133	Secc. Amarilla	A	3	1988 aprox.	
134	Asociación Mexicana de hoteles	A	11	1973	
135			3	1956	
136	www.acapulco-travel.com/hoteles/san-francisco, Secc. Amarilla	A (Chapoteadero)	2	1955	
137	Secc. Amarilla	A, R, B	7	1970 aprox.	
138			10	1958	Mercados locales y pequeños establecimientos
139	Secc. Amarilla	A	5	1970 aprox.	
140	Secc. Amarilla, www.acapulco-hotelibocachica.com	A, R, B, T (boutique)	42	1954	Sam's, Comercial M, Mercados locales
141	Asociación hotelera	A	1	1983	
142	Secc. Amarilla, tarjetas	A	4	s/d	

No	18. Especialidad de comida	19	20. Sugerencias	21. Observaciones
102		S	Quejas de taxistas, guías hoteleros y vendedores de boletos, ambulantes en las playas	
103		S	Cuota de casetas de la carretera, promoción y subsidio en impuestos	
104		N	Guías de hoteleros piratas que afectan a los hoteleros	
105		N	Quejas de que Acapulco es caro	
106		S	Mejorar el trato al cliente	
107		N	Ninguna	
108		S	Ambulantes en la playa, el costo de la comida	
109		S	Escándalo del Bar, la Universidad no tiene estacionamiento ne invade el espacio	
110		N	Abuso a turistas en cuanto a precios, limpieza de playas	Hotel de mala calidad
111		N	Problemas de estacionamiento, seguridad pública	Hoteles Imperial (Jazmín, Shunashi, Carrisa, Marvel Inn)
112		N	Ambulantaje	
113		N	Limpieza del puerto, seguridad pública y el costo de la Autopista del Sol	
114		N	Basura que tira la gente	El dueño tiene tres
115		N	El costo de la autopista, taxistas alteran las tarifas y vigilancia en el centro	
116	Mariscos	N	Limpieza de las calles, concentrizar a la gente, botes de basura	
117		N	Atención a los turistas y dar un buen servicio	
118		S	Arreglar las calles y permitir el estacionamiento, anuncios negativos, mejorar la imagen negativa	
119	Internacional	N	Los guías y promotores turísticos son competencia desleal porque no dejan llegar al turista al hotel	
120		S	Folleto de los atractivos de Acapulco, Actividades que pueda realizar el turista, propuesta de ruta de autobús que recorre los hoteles en determinados horarios	Camino Real
121		N	Cuidado con los vendedores ambulantes, porque roban o dicen a los que roban	
122		S	Abusan en los restaurantes de los precios	
123	Mariscos	N	No sabe	
124		S	Se requiere cambiar el pensamiento y en la actitud, mejorar los servicios públicos, drenaje, vialidad, "El destino no se vende sólo".	Agencia Desarrolladora México-Americana S.A. de C.V.
125		S	Quitar tantos camiones y taxis, el tráfico, guías hoteleros, competencia desleal con los departamentos	
126		S	Incluir a los hoteles en la guías, realizar guías como en el extranjero Loney Planet	
127		S	Mismas sugerencias que el Casa Blanca	Hotel Casa Blanca
128		S	Arreglar las calles anexas al hotel, mayor promoción de la zona tradicional de Acapulco	Real del Monte
129		S	Ciudad ambulante, quitar a los coyotes son malos informadores y engañan al cliente, competencia desleal, ellos venden tres días al cliente y uno es para ellos.	
130		S	Promoción a nivel nacional	Neptune S.A. de C.V.
131		N	Promoción de Acapulco Internacional, limpieza en general	
132		S	Limpieza en las playas, mejor atención al turismo	
133		S	Los guías de piratas que asustan al turista	
134		S	Que el Sr. Roger Bergerer se ponga a trabajar, las playas están sucias, se que el señor conoce del problema pero no sabe como resolverlo, para que sirven los cursos de calidad si la playa esta sucia, las encuestas no limpian las playas	
135		S	Quitar a los seudo piratas o que los reubiquen, limpieza en las playas y las calles, corrupción en la recolección de la basura, ya que si no se les da dinero no se llevan la basura. Promoción de la zona tradicional.	
136		S	Abuso de los taxistas en precios y en las tiendas de autoservicio	
137		S	Piratas que ofrecen hospedaje irregular	
138		S	Vendedores ambulantes, playas sucias, personas que ofrecen el hospedaje (piratas), taxistas mal informados. Los llevan a donde les den dinero. Suciedad en las calles	
139		N	Alteración de tarifas de los taxistas, lanchas que viajan a alta velocidad y el conductor ebrio	
140		S	Mayor publicidad de Acapulco Tradicional	
141		N	Problema de la basura, infraestructura urbana (lugas de agua) bacheo de la calle	
142		N	Basura, limpieza	

No	3. Nombre	2	4. Dirección	1	5	6	7	8	10	11. Costo hab. (pesos)	12. Convenios con otras empresas
143	Montemar	H	Av. López Mateos No. 970 Fracc. Las Playas. 4824776	TRA	2E	N	90	10	11	100 x persona	
	Caleita (antes Grand Meigas)		Cerro de San Martín No. 325 Fracc. Las Playas. 4839940		4E				265	570 todo incluido por persona	Autobuses (Estrella Blanca)
144		H	4839017	TRA	N	N	70	30		persona	
145	Lindavista	H	Playa de Caleita s/n Fracc. Las Playas	TRA	3E	N	80	20	40	200 2P, 300	
146	Nao	H	Caminos Viejo a Caleita s/n Fracc. Las Playas	TRA	3E	N	99	1	50	100 x persona	
147	Acamar (antes Playa Caleita)	H	Cosiera Miguel Alemán No. 26 Fracc. Las Playas. Tel. 4820570 al 72-4822119	TRA	4E	N	99	1	128	350 x 2 personas	Ag
148	Costa Linda	H	Cosiera M. Alemán No. 1008 Fracc. Las Playas. Tel. 4820570 al 72-4822119	TRA	3E	N	85	15	46	350 x 850	Yates, Ninas, B&B
149	Perla	H	Cosiera M. Alemán No. 518 Fracc. Las Playas	TRA	2E	N	90	10	30	250 2P, 300 4P	
	Marvel Inn		Cosiera M. Alemán 521 Fracc. Las Playas. Tel. 4821352		2E				29	160 x persona	
150	Posada de la Pirámide	H	Av. López Mateos No. 46 Fracc. Caleita. Tel. 4823745	TRA		N	100		23	70 o 80 por persona	
151	Jolla, La	H	Cosiera M. Alemán 506 Fracc. Las Playas	TRA		N	100		73	600	
152	Bor	H	Av. López Mateos 76-B Fracc. Las Playas. Tel. 4822032	TRA		N	60	40	50	75 x persona	
153	Manna, La	H	Av. Cosiera M. Alemán No. 222 Fracc. Las Playas	TRA	5E	N	95	5	44	1250 + 17% 2P y 2 menores	Aeroméxico
154	Vacaciones	H	4826556, 4828595	TRA		N	100		55	90 x persona	Yates y Discos
155	Verano Beat	H	Av. Cosiera M. Alemán No. 61 Fracc. Las Playas	TRA	Ce	N	95	5	83	Me. 460, Ma. 1, 340	Asociación Mexicana de Hoteles
157	Rosita, La	H	Barrío de Tambuco No. 1 Fracc. Las Playas	TRA	2E	N	90	10	15	150 x 2P	
158	Mejicano	H	Av. Costa Grande No. 305 Fracc. Las Playas	TRA	2E	N	99	1	45	Me. 80 Ma. 120	
159	Iris Astoria	H	Av. Cosiera M. Alemán No. 10 Fracc. Las Playas	TRA	3E	N	90	10	179	Paquete 750 x persona	En Yates, CICI y Mundo Marino
	Parador Acapulco (antes Majestic)		Av. Pozo del Rey No. 73 Fracc. Las Playas		4E				102	468 con IVA, 800 en Dlc.	
160	Alba Suites	H	Gran Vía Tropical No. 35 Fracc. Las Playas. Tel. 4830073	TRA	4E	N	95	5	300	Me. 550, Ma. 1, 800	A, B&B, Palladium
161	Nápoles (Maestros jubilados de Acapulco)	H	Av. San Marcos No. 28 Fracc. Las Américas	TRA		N	75	25	32	70 x persona	
162	Siete mares, Los	H	Av. Aguada No. 44 Fracc. Las Playas. Tel. 4820655	TRA		N	100		55	600 a 800	
163	Caribe	H	Av. Adolfo López Mateos No. 10 Fracc. Las Playas	TRA		N	100		26	80 x persona	Informadores turísticos tolerados
164	Acapulco Palace	H	Av. Adolfo L. Mateos No. 12 Fracc. Las Playas	TRA	2E	N	100		34	S. 350, D. 450, T. 600	
165	Sherezada	H	Av. Gran Vía Tropical No. 195 Fracc. Las Playas	TRA	3E	N	80	20	72	Me. 450 Ma. 1, 200	A (Aeroméxico), Au (Estrella Blanca)
166	Playa Linda	H	Cosiera M. Alemán s/n Fracc. Las Playas. Tel. 4820814	TRA	3E	N	s/d	s/d	19	350 x 2 personas	Autobuses (Estrella Blanca)
167	Mármora	H	4834646 Gran Vía Tropical No. 1-B, Fracc. Caleita	TRA	2E	N	100		8	350 x 2 personas	
168	Bernar	H	Gran Vía Tropical y Av. Cumbres s/n Fracc. Las Playas	TRA	3E	N	98	2	60	500 x noche (5 personas)	
169	Santa Catalina	H	Gran Vía Tropical No. 33 Fracc. Las Playas	TRA	3E	N	80	20	85	120 en promedio	
170	Monte Carlo	H	Gran Vía Tropical No. 9 Fracc. Las Playas	TRA	3E	N	80	20	36	400 2P a 4P	Estrella Blanca y de Oro
172	Bungalows	B	Av. Adolfo López Mateos No. 28 Fracc. Las Playas	TRA	Ce	N	90	10	24	75 x persona	
173	Bungalows Los Milagros	B	Av. Adolfo L. Mateos No. 29 Fracc. Las Playas	TRA	SC	N	100		15	400 x 4P	
174	Bungalows Sta. Cruz	B	Adolfo L. Mateos No. 43 Fracc. Las Playas	TRA	SC	N	100		32	400 x 4P	

No	13. Publicidad	14. Servicios	15	16	17. Abasto de compras para restaurante o bar
143	A sociación de hoteles, Secc. Amarilla	A	3	1984	
144	Secc. Amarillo, Posedón, www.meigashoteles.com	A, R, B, T (boutique, tabaquería), AV, Salón de convenciones, Cancha de Squash, voleibol y fútbol playero	TA 130, TB, 85	1950	CA (verduras), La Divina, Sam's, Aurrera
145	www.lindavista	A, R (en temporada)	5	1946	Sam's, Wal-Mart, Aurrera
146	Secc. Amarilla	A	10	s/d	
147	Revista, Secc. Amarilla, www.acamaracapulco.com	A, R, B	22	2002	Sam's
148	Folleto, promociones, Secc. Amarilla, www.acacostallinda.com	A	15	1958, 26 nuevo prop.	
149	A sociación Mexicana de Hoteles, Tarjetas y folletos	A, R	9	1973	Sam's, Mercados locales
150	Guías		4	1993	
151	Tarjetas	A, T	Familiar	2000	
152	Secc. Amarilla	A	14	1968	
153	Secc. Amarilla	A	s/d	1963	
154	Revistas, www.lamarinahotel.com.mx	A, R, B	s/d	1993	Sam's, Comercial M
155	Secc. Amarilla	A	3	1958	
156	www.veranobeat.com, secc. Amarilla	A	20	1978	
157		A	Familiar	1963	
158		A	7	1970 aprox.	
159	Secc. Amarilla, oficinas en el D.F.	A, R, Fuente de Sodas	19	1957	Comercial Mexicana, Aurrera, Central de Abastos
160	Secc. Amarilla, www.arstoshotels.com	A, R, B	25	1950 aprox., 3 años de la cadena	Bebidas en el D.F., Comercial M, Wal-Mart, Aurrera, Gigante
161	Boletín turístico, www.suitesalba.com.mx, publicidad local, nacional e internacional	A, R, B, T (mini super), S.J., Salón de convenciones	150	1968, más reciente 1998	Sam's
162	Secc. Amarilla	A	3 a 6	1974	
163	Folleto, Secc. Amarilla, www.asociaciónde hoteles	A	17	s/d	
164		A, R	4	1959	
165	www.suitesherzadacaapulco.com	A	7	2000 aprox.	
166	Secc. Amarilla	A, R, AV (Estrella Blanca)	11	1986	
167	Secc. Amarilla	A	5	s/d	
168	Periódico Esto	A	1	1948	
169		A, R	7	1947	
170	Secc. Amarilla, www.asociaciónde hoteles.com.mx	A	8	1945, 1986 razón actual	
171	Secc. Amarilla, www.asociaciónde hoteles.com.mx	A, R, B	Familiar	1948	Aurrera, Comercial M
172	Secc. Amarilla	A	3	1985	
173		A	4	1990 aprox.	
174		A	4	s/d	

No	18. Especialidad de comida	19	20. Sugerencias	21. Observaciones
143		S	Promoción turística (nacional e internacional) Contenedores de basura	
			Limpieza en general, seguridad, alumbrado	Cadena Neptune, Playa privada
144		S	La autopista es muy cara.	
145		N	Basura en la playa, transporte en mal estado.	
146		N	Problemas con los guías porque se llevan a los turistas, mala información de los establecimientos	Hotel Costa Linda
147		N	Limpieza en general, las playas no dan confianza por la mala publicidad, vuelos más económicos	Hotel Acamar
148		S	Mayores tasas y número de vuelos	
149		N	Tarifas establecidas de acuerdo a la categoría del hotel, quitar a los guías hoteleros o controlarios, son groseros, amenazan y dan mala información, malbaratan, Acapulco	
			Quitar a los guías hoteleros (son groseros y faltan al respecto), hacen mala publicidad, cobran el 20% de comisión	Hoteles Imperial (Jazmín, Shunashi, Carlisa, Marvel Inn)
150		N	Invierten en drenaje, agua potable, pavimentación de calles, modificar infraestructura, invertir en la remodelación de los hoteles viejos, plantas tratadoras de agua, reubicación del mercado, saneamiento básico, evitar que los desechos sólidos vayan a dar al mar para evitar la contaminación que existe	
151		S	Remodelación de los restaurantes de Caleta y Caletilla	
			Quitar a los guías hoteleros, obligar a la oferta extrahotelera a pagar impuestos, taxistas, terrenos baldíos (expropiación) poner transporte gratuito en la costera para sacar a los taxistas y camioneros (subsidiar de los hoteleros).	
152		S	Promoción a nivel internacional	
153		S	Promoción internacional, limpieza en general, el problema de aumento de tarifas en transporte como taxis, corrupción en las patrullas de tránsito	
154		S	Quitar a los guías piratas	
155		S	Se requiere buen trato de todos los prestadores de servicios, se alteran las tarifas de taxis	Uno en Cancun y otro en Pto. Vallarta
156		S	Mayor promoción de Acapulco tradicional por parte del gobierno	
157		S	Publicidad negativa de Acapulco (tormenta)	
158		S	Contaminación, basura en las playas y calles, vigilancia	Uno en Cuernavaca y otro el D.F.
159		S	Limpieza de playas, mala publicidad del puerto, mayor atención de la zona de Acapulco tradicional ambulante	Aristos
160		S	Limpieza de Acapulco, Seguridad, Precios justos de taxis	Playa privada, Tobogán, club de playa y capilla
161		S	Mejores servicios y económicos, promoción de Acapulco, Hay muchos piratas, éstos trabajan por comisiones.	Se recibe a todas las personas pero hay descuento para los de la empresa
162		S	Alteración de tarifas de taxistas, información que se difunde de playas sucias	
163		N	Quitar a los informadores turísticos "tolerados", Salvador Escandón. La Asociación inicial era del partido PRI, ahora es el PRD, 15 años de asociación	
164		S	Vendedores ambulantes de comida que insisten mucho	
165		S	Implementar seguridad en las playas y limpieza, Coordinación con las autoridades federales en cuestión turística para evitar desprestigio como el de la contaminación de las aguas	
166		S	Las playas están sucias o contaminadas de materia fecal. El trato en discotecas, las ofertas y promociones no las cumplen	Acamar, Costa Linda
167		S	Combatan a los guías hoteleros, los taxistas que se encuentran afuera de Estrella de Oro y Blanca cobran comisión, de tres días ellos se llevan 1. Mala información	
168		S	Promoción de Acapulco tradicional	
169		S	Ninguna	
170		N	Promoción de Acapulco tradicional	
171		N	Promoción para todos los niveles económicos	
172		S	Costo de la comida en la playa, los oficiales de tránsito son muy despatas, los turistas quieren el servicio de alberca a las 10 o 12	Bungalows Sta. Cruz
173		S	Informadores de hoteles que se quejan los turistas y los hoteles	
174		S		

ANEXO 2

Base de datos histórico de establecimientos de hospedaje en Acapulco,
Guerrero. 1900-2003

Nombre	T	Lugar	Área	Año - Década	2005	Observaciones. Dueño (D)
Lima	Me	Barrio de la Lima entrada por gasolinera Modelo	TR-C	1673	N	D: Silvano Ríos
Alta Vista	CH	A un costado del mesón de las Mimitas	TR-C	Mediados XIX	N	D: Luis González Vélez abierto hasta 1982
Parazal o Fernández, Del	Me	Calle de Mina (Callejón Las Palmas)	TR-C	antes 1920	N	D: Ignacio R. Fernández
Mamitas González, De las	Me	Frente al Palacio Municipal	TR-C	antes 1920	N	Posteriormente fue parte de la Casa de H. Alta Vista (1928-1982)
Saucedo	Me	Barrio Nuevo	TR-C		N	
Pacífico	H	Calle Hidalgo y Felipe Valle	TR-C	1909	N	D: Chuchita Ríos
Jardín	H	Calle Hidalgo y después estuvo en la calle de la Quebrada	TR-C	1909	N	Se ubicó en donde actualmente están las oficinas de recaudación estatal No. 2. Después H. Miramar. D: Balbina Alarcón de Villalvazo
México, de la calle	Me	Mina casi con Av. México	TR-C		N	
Dos de Abril	H	Plaza Álvarez	TR-C		N	
Sur, del				1919	N	
María Antonieta	CH	Teniente Azueta No 17 o Av. Hidalgo No. 19 Centro	TR-C	1927	S	Reconstruido en 1970
Villa Julieta	H	Av. Costera M. Alemán esq. Hornitos, a un costado del Fuerte de San Diego, Centro	TR-C	1928 o 1932 - 1954	N	D: Julieta Méndez López prima del presidente municipal Manuel López. Reconstruido Hotel de SNTE 1975
México	H	A un costado del H. Marina (antes cantina Caballero)	TR-C	1928	N	D: Juan Armiño. Destruído
Miramar	H	Benito Juárez y José Ma. Iglesias o calle de La Paz y Felipe Valle	TR-C	1928 o 1934	N	D: Alfonso Argudín Alcaraz, segundo propietario (1939) señor Armiño dueño del Hotel México. Toda la cuadra era su casa que posteriormente transformó en hotel. Fue el primero en tener una habitación con baño privado. Arq. Enrique Pasta. Destruído
Costeña, La	CH	Calle Guerrero No. 2 (hoy la Quebrada)	TR-C	1928-1934	N	
Mar, La	CH	Plaza Álvarez	TR-C	1928	N	Posteriormente H. La Marina
Acapulco	H	J. Carranza y Plaza Álvarez	TR-C	20's	N	D: Federico Pintos. Ahí estaba la Casa Bucanovich
Casa Pachita	CH	En la Quebrada	TR-C	1930	N	D: Pachita. Destruído
Hornos	BW	Av. Costera M. Alemán Fracc. Hornos	TR-H	1930	N	D: Andreu Almazán. Posteriormente H. Anáhuac
Fénix, El	CH	Calle Álvaro Obregón (hoy Cuauhtémoc)	TR-C	1930	N	D: Antonio Sosa Lacunza. Terminal de autobuses Estrella de Oro
Altamira	CH	Sor Juana I. de la Cruz, Centro	TR-C	1930	N	
Monterrey (antes H. Jardín)	H	Hidalgo y José María Iglesias, Felipe Valle, Centro	TR-C	1930	S	D: Alfonso Sáyago. Instaló sus oficinas el gobernador Silvestre G. Mariscal. En 1948 modificado por Pasta y Carmona Ings. Hoy La Misión
Doña Lola Estrada	CH	Benito Juárez esq. Felipe Valle	TR-C	1931		Elodia Estrada de Stephens (esposo de Hugh), ahora Centro Cultural Casona de Juárez
Mirador, El	H	Plazoleta La Quebrada No. 74 Centro. Tel. 4831260, 4831155	TR-C	1932 o 1933	S	D: Carlos Barnard Maldonado (judío), se asoció con Juan y Adolfo J. López. Wester International Hotels. Lugar del basurero público del puerto. Famoso por su bar La Perla. Los bungalows los realizó la Cia. Pasta y Carmona. Una parte el Arq. Medina Romo. H
Flamingos	H	Av. López Mateos No. 19-R en la cañada de los Acantilados, Fracc. Las Playas	TR-PL	1932	S	D: Rafael Alducin, Pandilla de Hollywood, Fito Santiago. Ampliación en 1955 del Arq. Javier Mendieta
América	H	Quebrada No. 77, Centro	TR-C	1933	N	D: Rosendo Pintos y Marcelino Miaja. Destruído
Guadarrama	CH	Quebrada No. 33, Centro	TR-C	1933 o 1934	N	Destruído
Casa Amparo	CH	Quebrada No. 69, Centro	TR-C	1933	S	D: Rosendo (o Alejandro) Batani y Amparo Borbón
Mireya	H	Quebrada No. 42, Centro	TR-C	1933	N	Destruído
Casa Sutter	CH	Benito Juárez No. 12, Centro	TR-C	1933 o 1936	S	D: Tomasa Galeana de Sutter
Marina, La	H	Av. Costera y Plaza Álvarez (hoy sucursal de Bancomer)	TR-C	1934	N	D: Doroteo Lobato García y después Antonio Díaz Lombardo. Hubo un primer hotel que se edificó en 1928, pero después se destruyó para construir el otro. Arq. Carlos Lazo. Primer hotel con elevador y aire acondicionado. Ahí estaba la Cantina de Doroché. Destruído.
Colimense, La	H	José Ma. Iglesias No. 11, Centro	TR-C	1934	S	D: Doña Cuca, abuela de Margot de Arana. En 1931 lo tomó en arrendamiento Anita López. Dueño Rosendo Pintos, antecedente del Hotel América
Cuauhtémoc	H	Cuauhtémoc No. 4, Centro	TR-C	1935	N	
Quinta Manzanillo	H	Costera M. Alemán No. 217	TR-PL	1935-1947	N	D: Roberto Reyes Ruiz. Arq. A. Ortiz Alamilla. Después H. Los Reyes
Amelia	CH	calle de La Quebrada, esq. callejón Canal de Aireación	TR-C	1935	N	Rosendo Batani y Amelia Linares
Colonial	H	Poniente de la Plaza Álvarez en la ex-aduana marítima	TR-C	1936-1945	N	D: Juan Díaz de la Vega y José de la Vega Llaca. Construcción de "Pasta y Carmona". Destruído
Playa Hermosa	H	Calle Vasco Núñez de Balboa No. 18, Fracc. Hornos	TR-H	1936		D: Eduardo Hartman, después Mackiza Bungalows con terraza. Arq. Pedro Pellandini
Anáhuac	H	Av. Costera M. Alemán Fracc. Hornos	TR-H	1937 o 38-1940	N	D: Andreu Almazán. Los bungalows los construyó el Ing. Mariano Palacios y el Arq. Félix Candela. Después H. Papagayo
Anita	CH	Teniente Azueta No. 12, Centro	TR-C	1937	S	D: Anita madre de José Che Camargo. Frente a la escuela Primaria José Azueta. El nuevo edificio se construyó en 1959 por el arq. Jaime Ingler.
Miami	H	Vasco Núñez de Balboa No. 61 Fracc. Hornos. Tel. 4851230, 4851282	TR-H	1937	S	D: Suizo Alberto Relstab. En 1948 el Arq. Carlos Reygada construye los bungalows
Granada	P	En la Quebrada	TR-C	30'S		
Posada	CH	En la Quebrada	TR-C	30'S		
Rojas	A	En la Quebrada	TR-C	30'S		
Pez Vela, El	H	En la Quebrada	TR-C	30'S		
Recreo de la Quebrada	H	En la Quebrada	TR-C	30'S	N	Operó Elbjörn, propietario Alfonso Saguayo. Junto al antiguo hotel El Mirador
San Ignacio	P	Calle Mina	TR-C	30'S		D: Juan Calleja. Después H. Mina
Batani	CH	En la Quebrada	TR-C	30'S	S	D: Alberto Batani y Crescencia Sotelo de Batani
Villa del Mar	H	Quebrada No. 83, Centro	TR-C	30'S	N	D: Francisco López. Lo adquirió en 1943 Rosita Salas Salinas. Después H. El Faro lo construyó "Pasta y Carmona". Cerró en 2004
Quinta La Quebrada	H	En la Quebrada	TR-C	30'S		
Ángeles, Los	H	En la Quebrada	TR-C	30'S		D: Elisa Batani y Ángel Figueroa

Nombre	T	Lugar	Área	Año - Década	2005	Observaciones. Dueño (D)
Tropical	H	Junto al Hotel La Marina en el paseo Andreu Almazán	TR-C	30'S	N	Donde estuvieron las bodegas de la Casa Alzuyeta
Roqueta, La	CH	Calle Cuauhtémoc y Eduardo Mendoza	TR-C	30'S		D: Luís Martínez
Amueblados	A	Benito Juárez No. 17 Centro	TR-C	30'S	N	D: Rafael Añorve
O, De la	CH	Benito Juárez	TR-C	30'S	N	D: Edelmira de la O (abuela de Rogelio de O, presidente municipal). El hotel tenía el sobrenombre de "Los Pelones". Ahora Casa de la Cultura
California	H	Calle de La Paz	TR-C	30'S	S	
Capri	H	Costera M. Alemán No. 406 Centro Tel. 4835954	TR-PL	30'S	S	D: Chorro Diaz de León
Buenos Aires	H	5 de Mayo	TR-C	30'S		D: Hermanos Abayou
Central	H	Frente al Casino en la calle Jesús Carranza	TR-C	30'S		D: Israel Soberanis
Anclas, Las	H	Av. Cuauhtémoc No. 229	TR-C	1940		D: Elbjörn
Carlisa	H	López de Legazpi No. 7 Fracc. Hornos	TR-H	1940	S	
Casa García	CH	Teniente Azueta 21, Centro	TR-C	1940	N	Cerrado
Papagayo	H	Av. Costera M. Alemán, Fracc. Hornos	TR-H	1940-1972	N	D: Andreu Almazán y Emilio Azcárraga, posteriormente, Carlos Barnard. Su construcción se inició en 1933 por los Arquitectos Francisco J. Serrano, Héctor Mestre y José López M. Destruído hoy parque Papagayo
Faro, El	H	Quebrada No. 83 Col. Centro. Tel. 4821365	TR-C	1940-2004	N	Lo adquirió en 1943 Rosita Salas Salinas. Pasta y Carmona Ings. Destruído
Cortijo	M	Balboa No. 29 esq. Vizcaino, Fracc. Hornos	TR-H	1940	S	
Casa Córdoba	CH	En playa Caleta	TR-PL	1940	N	Destruído
Pingüinos, Los	H	Av. Cuauhtémoc	TR-C	1940	N	Destruído
Villa España	H	Cuauhtémoc 493	TR-C	1940		Construcción de "Pasta y Carmona"
Quinta Julia	H	Av. Costera M. Alemán, Fracc. Hornos	TR-H	1940	N	Destruído, hoy Posada del Sol
Quinta Aurora	H	Av. Costera M. Alemán, Fracc. Hornos	TR-H	1940	N	Destruído
Hamacas, Las	H	Av. Costera Alemán No. 239, Centro	TR-H	1941 o 1942	S	D: Alfonso Córdoba Gómez y Emilio Azcárraga, actualmente por Arturo Córdoba. Primer hotel con aire acondicionado de ventana. Ampliación del Arq. Pellandini y reconstrucción del Arq. Ricardo Rojas. Total de cuartos: 160
Quinta María	H	Av. Costera M. Alemán, Fracc. Hornos	TR-H	1942	N	Ahora instalaciones del Periódico Novedades. Destruído
Virreyes, Los	BW	Playa La Angosta	TR-PL	1942	N	Arq. Joaquín Medina Romo. Destruído
Bahía	H	Gran Vía Tropical esq. con La Aguada	TR-PL	1942		Ampliación de sala del Arq. Joaquín Medina Romo. Después Centro Vacacional del Sindicato Nac. De Trabajadores de SEDESOL
Pacífico, El	H	Camino viejo a Caleta s/n Fracc. Las Playas	TR-PL	1942		D: Díaz de Castro. Después Nao de Acapulco
Palacio Tropical	H	Cerro de la Pinzona No. 80	TR-PL	1943 o 1945	N	Arquitectos suizos Max Loord y Max Weber. Centro Nocturno Ciro's. Después Casablanca
Américas, Las	H	Gran Vía Tropical, Fracc. Las Playas	TR-PL	1943		D: Anacleto Martínez y William Pullen, financiamiento estadounidense. Restaurante La Bocana, con bungalows. Después Prado Américas
Monte, Del	H	Cerro de la Pinzona No. 80 (antes cerro de las Iguanas), en la Inalámbrica, Fracc. Las Playas	TR-PL	1938 o 1943 o 1946	N	D: Jorge Bachur. Primera parte del Arq. Pellandini. Segunda etapa (1955) Ing. Jaime Dagdug. Ampliación del Arq. José Carmona en 1959. Después Real del Monte
Prado Américas	H	Gran Vía Tropical, Fracc. Las Playas	TR-PL	1944		D: William Pullen (dueño del hotel Peñafiel en Puebla y del Prado en el D.F. Luna de Miel de Jorge Negrete y María Félix y de John F. Kennedy y su esposa Jackie. En 1955 ampliación del arq. Guillermo López. Convertido en condominio
Flor de Acapulco	H	Plaza Álvarez	TR-C	1944	N	Arq. Jorge Madrigal Solchaga. Ahora es restaurante
Real del Monte	H	Cerro de la Pinzona No. 80 Fracc. Las Playas	TR-PL	1945	S	Total de cuartos: 158
Santa Catalina	H	Gran Vía Tropical No. 33, Fracc. Las Playas	TR-PL	1945	S	Con cancha de tenis. Funcionó hasta 1986
Santa Clara	H	Av. Costa Grande 320, Fracc. Las Playas	TR-PL	1945		
Patio, Del	H	Agustín Ramírez, Centro	TR-C	1945		Construido por "Pasta y Carmona"
Avenida	H	Costera Miguel Alemán 417 esq. Palmas, Fracc. Las Playas. Tel. 4834323	TR-PL	1946	S	Arq. Joaquín Medina Romo
Santa Lucía	H	Adolfo López Mateos No. 33, Centro	TR-C	1946	S	Arquitecto José C. Pedroza
Lindavista	H	Camino viejo a Caleta s/n, Fracc. Las Playas	TR-PL	1946	S	Ing. Roberto Ortiz
De la Playa (antes El Paraíso)	H	Av. Costera M. Alemán No. 26 Fracc. Las Playas	TR-PL	1947 o 48		Arq. Roberto Hinojosa y construido por el Ing. Rodolfo Garza. Posterior H. Playa Caleta. Total de cuartos: 123
Mozimba	H	Av. López Mateos No. 121, Playa Angosta	TR-PL	1947		Arq. Joaquín Medina Romo. Posterior Playa Angosta
Naranjos, Los	H	Costa Grande No. 322, Fracc. Las Playas	TR-PL	1947		Ing. Roberto Ortiz
Playa Suave	TP	Av. Costera M. Alemán No. 267 (o 253) esq. con Hurtado de Mendoza, Fracc. Hornos	TR-H	1947o 1950	S	D: Vicente Martín Tomás. Trailer Park del Arq. Pedro Pellandini. Reconstruido en 1973 en el número 253
Bernar	H	Gran Vía Tropical Esq. Cumbres s/n F. Las Playas. Tel. 4821525	TR-PL	1947	S	Arq. Leopoldo Fernández V. hizo ampliaciones
Alameda	H	Benito Juárez No. 2, Plaza Alvarez	TR-C	1947	S	Arq. Pedro Pellandini
Club de Pesca	H	Costera Miguel Alemán, Fracc. Playa Larga	TR-PL	1947		D: Gilberto Guajardo. Arq. Carlos Reygada. En 1951 los arquitectos Enrique del Moral y José Luís Arteché realizan los bungalows. Pani M. y del Moral E. proyectaron el puente. Total de cuartos: 117
Mariscal	H	Quebrada No. 35, Centro	TR-C	1947		Chuca y flavía Mariscal (Hijas de Silvestre Mariscal), flavía se casó con Alfredo Hudson Batani
Asturias	H	Quebrada No. 45, Centro. Tel. 4842165	TR-C	1947		
Isabel	H	La Paz y Felipe Valle No. 9, Centro	TR-C	1947	N	Alejandro Hudson y Nicolasa Sutter. Actualmente condominio
Motel Acapulco	M	Av. Costera M. Alemán 127, Fracc. Magallanes	DO	1948		Con cancha de tenis. Arq. Pellandini. Ampliación del arq. Armando Alducin. Primero que se ubicó en la zona Dorada. Park Hotel & Tennis Center, después Park Hotel Acapulco
Acapulco Park Hotel (antes Motel Acapulco)	H	Av. Costera M. Alemán No. 127 Fracc. Magallanes	DO	1948	S	
Casa Alicia	CH	Teniente Azueta No. 9, Centro	TR-C	1948		
Mármora	H	Gran Vía Tropical 1-B, Fracc. Las Playas	TR-PL	1948	S	
Mallorca	H	Gran Vía Tropical No. 28. Las Playas	TR-PL	1948		Arq. Pedro Pellandini

Nombre	T	Lugar	Área	Año - Década	2005	Observaciones. Dueño (D)
Monte Carlo	H	Gran Vía Tropical No. 9. Las Playas	TR-PL	1948	S	Salón Verde. Arq. Pellandini
Riviera (del Sol)	H	Fracc. Las Playas	PPL	1948		Arq. Pedro Pellandini. Total de cuartos: 355
Oviedo	H	Ignacio de la Llave. Centro	TR-C	1949		Uruñuela y Cia., Hnos. Fernández y Cia. y después Fernández, Tejeda, Álvarez y Cia. Construyó Ing. Mariano Palacios. Arquitectura asturiana
Sutter	H	Teniente Azueta No. 17, Centro	TR-C	1949		En 1953 modificaciones por arq. Canales Construido por "Pasta y Carmona". Posterior Casa Helen
Palmas, Las	H	Costera		40'S		
Casablanca	H	Cerro de la Pinzona No. 195 Tel. 4821212	TR-PL	40'S		D: Hardy (inversionista de Oklahoma). Posterior H. Reforma Casablanca. Total de cuartos: 120
Paraíso	H	Av. Costera M. Alemán No. 26 Fracc. Las Playas	TR-PL	40'S		D: Alejandro García o Azcárraga. Accionista Marriot. Posterior H. De la Playa
Quinta Eugenia	H	En Caleta	TR-PL	40'S		Enrique Fournier. Posterior parte del H. Caleta
Costa Verde	H	En Caleta	TR-PL	40'S		Rosa María Betancourt, después de Daniel Sánchez (español). Posterior parte del H. Caleta
Mansión Nelva, La	CH			40'S		Dr. Felipe Valencia, después, Consuelo Zapata y Luis Linares
Mar Azul	H	En Caleta	TR-PL	40'S		Familia Hacha
San Sousi	H	Inalámbrica No. 88	TR-PL	1950		Arquitectos suizos Max Loord y Max Weber. Cerrado
Costa Azul	H	Horacio Nelson No. 50 Fracc. Costa Azul	DO	1950 aprox.	S	
Parador Acapulco (antes Majestic)	H	Av. Pozo del Rey No. 73 Fracc. Las Playas	TR-PL	1950 aprox.		A partir del 2000 de la cadena Aristos
Dorado	H	Av. Cuauhtémoc No. 443 Fracc. Marroquín. Tel. 4859717	TR-C	1953	S	
Terramar	H	Gran Vía Tropical No. 18, Secc. La Angosta	TR-PL	1950	S	Arq. Joaquín Medina Romo
Sagamar	H	Quebrada No. 51, Centro	TR-C	1950		D: Angel Figueroa, Arq. Angel Figueroa
Pericos, Los	H	Costera Miguel Alemán No. 225, Fracc. Las Playas	TR-PL	1950	S	Ing. Roberto Ortiz
Quinta Casasola	H	Priv. De Tambuco No. 31, Fracc. Las Playas	TR-PL	1950		
Caleta (antes Quinta Eugenia y Costa Verde)	H	Cerro de San Martín 325, Fracc. Las Playas	TR-PL	1950	S	D: Ramón Córdoba, Roberto Zúñiga y Rodolfo Flores Agentes Aduanales de Monterrey y Piedras Negras, Daniel Sánchez. Wester International Hotels. Arq. Trujillo A. Responsable de la obra Ing. Ignacio Galarza de la Peña y Ing. Jaime Faril Novelo. Después Grand
Coral	H	Calle de la Quebrada No. 56. Tel. 4820756	TR-C	1950		
Loma Linda	H	Península de las Playas	TR-PL	1950		
Posada San Pedro	H					
Quebrada, La	H	Calle de la Quebrada, Centro	TR-C	1951		D: Conchita Batani y el doctor Panburg. Arq. Jorge Madrigal Solchaga
Pozo del Rey	H	Gran Vía Tropical esq. Pozo del Rey, Fracc. Las Playas	TR-PL	1951		Arq. Mario Pani, Enrique del Moral y Francisco Javier Mendieta Bueno
Galindo	H	5a. Secc. Av. de los Pájaros 64 y 114, Fracc. Las Playas	TR-PL	1952		Arq. José Carlos Pedroza y Francisco S. Reyna
Villas Monte Mar	H	Cerro de la Pinzona No. 126, Fracc. Las Playas	TR-PL	1952		Arq. Enrique del Moral
Posada de los Siete Mares	H	Aguada No. 17, Fracc. Las Playas	TR-PL	1951o 1952		D: Claude Chevalier. Arq. Enrique del Moral
Francia	H	Av. Costera M. Alemán No. 518 Fracc. Las Playas	TR-PL	1952		Después H. Perla
Bel-Air	M	Av. Circunvalación No. 45 Fracc. Las Playas	TR-PL	1953		Arq. José Carlos Pedroza Aguillo
Coliseo, El	H	Tadeo Arredondo No. 14 Centro	TRA-C	1953	S	
Amueblados Etel	A	Av. Pinzona No. 92 Fracc. Las Playas	TR-PL	1953	S	Arq. Enrique Pasta
ShangriLa	H	Área de la Aguada, península de Las Playas	TR-PL	1942 o 1954		D: David García; Antón Elorriaga; Gabriel Alarcón. Arq. Aurelio Muñoz Castillo. Después H. Majestic
Magisterio	H	Av. Costera M. Alemán esq. Hornitos, Centro	TR-H	1954-		Lugar en el que estuvo el Villa Julieta
Boca Chica	H	Privada de Caletilla s/n Fracc. Las Playas. Tel. 4827879	TR-PL	1954	S	Óscar Muñoz Caligaris. Arq. Martín del Campo
Villa Vera	H	Lomas del Mar No. 35 Fracc. Club Deportivo	DO	1954	S	D: Teddy Stauffer. Con cancha de tenis. Primera etapa del arq. Manuel Parra. De 1997 a la fecha es propietario Club Regina
Playa Honda	H	Privada de Playa Honda No. 9, Fracc. Las Playas. Tel. 4835416	TR-PL	1955		Arq. José Carlos Pedroza
Chamizal	H	López Mateos No. 324	TR-C	1955	N	Arq. José Carlos Pedroza. Después H. Livonia
Florencia	H	Av. Costera M. Alemán No. 448	TR-PL	1955	S	Arq. Félix Aguilu
Mejicano, El	H	Av. Costera M. Alemán y C. Grande 305 Fracc. Las Playas	TR-PL	1955	S	Ing. Centeno realizó ampliación
MarPer	H	Av. Costera M. Alemán		1956		D: Miguel Alemán Valdés y Melchor Perusquia. Arq. Jorge Marrón y Eduardo Marrón. Funcionó hasta la década de los setenta, ahora condominio
Amueblados Selene	H	Cristóbal Colón No. 175. Fracc. Costa Azul	DO	1956	S	Arq. Luis Segura Lesea. Después Suites Selene hasta 1973
Matador, El	H					Total de cuartos: 200
Balcones del Mar	H	Carretera a Pie de la Cuesta Km. 6.5	PIE	1956		Primer en esta zona. Lo construyó Ing. Mario Valencia y Jaime Ingler
Walton	H	Av. Costera M. Alemán No. 223 (o 84), Fracc. Las Playas	TR-PL	1956	S	
Norteños, Los	H	López Mateos No. 76 Fracc. Las Playas	TR-PL	1956		Arq. René Ballesteros R.
Punta Peñasco	H	Peñasco No. 37, Fracc. Las Playas	TR-PL	1956		Ing. Miguel H. Martínez
Cristal	H	Quebrada No. 20, Centro	TR-C	1956		
Jungla, La	H	Av. Costera M. Alemán No. 445 F. Las Playas	TR-PL	1956	S	
San Antonio	H	Gran Vía Tropical esq. Adolfo López Mateos, Fracc. Las Playas	TR-PL	1956		Ing. Jaime Dagdug
Casino Hornos	H			1956-57		Total de cuartos: 127. Dueño Sr. Vicente Athie Constructora Marhnos
Víllia	H	Roqueta No. 54 Caleta	TR-PL	1957		Arq. Eduardo Marrón
Elcano	H	Av. Costera M. Alemán No. 75 Fracc. Club Deportivo. Tel. 841950	DO	1957	S	D: Antón Elorriaga. En 1960 cadena Nacional Hotelera. Arq. Imanol Ordorica Bengoechea y Emilio Maillé Cervera. Total de cuartos: 140

Nombre	T	Lugar	Área	Año - Década	2005	Observaciones. Dueño (D)
Versalles	H	Gran Vía Tropical y La Cumbre No. 321 F. Las Playas	TR-PL	1957		
Iris Astoria	H	Av. M. Alemán y Av. Suiza 10 Fracc. Las Playas	TR-PL	1957	S	Arq. Perito Humberto León. Modificaciones Arq. Jorge Guajardo M. Total de cuartos: 137
Pierre Marqués	H	Playa Revolcadero s/n Col. Granjas del Marqués. Tel. 660566	DI	1957	S	D: Primer dueño Paul Getty (Getty of New York) En 1975 lo vende a Daniel Keith Ludwig dueño del Hotel Princess (Princess Hotels International) . Arq. Norteamericanos Samuel A. Marx, Noel L. Flint y Charles W. Schonner. Diseño de jardines del arq. Luis B
Maris, El	H	Av. Costera M. Alemán No. 59 esq. Wilfrido Massieu. Tel. 4858440, 4858596	TR-PL	1957	S	D: Hermanos Mariscal Federico y Mariano Mariscal dueños de la constructora MARHNOS. Total cuartos: 84
Brisas, Las	H	Carretera Escénica 5255, Fracc. Las Brisas	DI	1957-1958	S	D: Juan March, Miguel Alemán, Carlos Trouyet. Continental Hilton y Transworld Airlines, después Canadian Pacific Airlines. En: 1973 Grupo Banamex. Arq. Jorge Madrigal Solchaga en una de las etapas, otra del Arq. Max Amabilis. Ahora Las Brisas Acapulco.
Noa Noa	H	Costera M. Alemán esq. Diego Hurtado, Fracc. Hornos	TR-H	1957-1962		D: Wolfgang Schoenborn. En operación de la Cadena Nacional Hotelera. 1961. Arq. Víctor Loizaga M. Se derrumbó con el terremoto de 1962. Ahora Mercado de artesanías
Añorve	H	Benito Juárez No. 17 Centro	TR-C	1957	S	Arq. Joaquín Medina Romo
Mónaco	H	Av. Costera M. Alemán No. 137	DO	1957		Ing. Rubén Kury Chain
Ritz, después Qualton Club Acapulco	H	Costera M. Alemán No. 159 Fracc. Magallanes. Tel. 4868210	DO	1957-1958	N	Ahora de nuevo es el Ritz. Constructora Marhnos. En la década de los ochenta lo manejó Marriot y tuvo 290 cuartos
Costera, De la	H	Av. Costera M. Alemán No. 139 Fracc. Magallanes	DO	1958		
Impala	H	Fernando Silicio No. 205 y Fragata Yuc. Icacos	DO	1958		D: Holie Shwery. Ing. Rubén Kury Chain
Continental Plaza Acapulco	H	Av. Costera M. Alemán No. 121, Fracc. Magallanes	DO	1952 o 1958	N	D: Miguel Alemán. Arq. Duarte e Ing. Zafra. También García V. Temistocles Ing. Arq. Ahora Emporio Continental
Panamericano	H	Fraccionamiento Hornos	TR-H	1958		Arq. Ricardo Rojas Cañamal
Vacaciones	H	Costera Miguel Alemán No. 61. Fracc. Las Playas	TR-PL	1958	S	
Reyes, Los	H	Av. Costera M. Alemán No. 217 Fracc. Las Playas	TR-PL	1957 o 1958	S	
SNTSS	H	Av. Costera M. Alemán No. 157 Fracc. Magallanes	DO	1958 (1981)	S	
Continental Emporio Acapulco	H	Costera M. Alemán No. 121 Fracc Magallanes. Tel. 4690505	DO	1958	S	
María Acela	H	La Paz No. 19 Centro	TR-C	1958	S	
Costa Linda	H	Costera M. Alemán No. 1008 Fracc. Las Playas. Tel. 4820570 al 72, 4822119	TR-PL	1958	S	1977 año en que lo adquirió el actual propietario
Presidente, El	H	Av. Costera M. Alemán No. 89 Fracc. Club Deportivo. Tel. 841700	DO	1958	S	D: Cesar Balsa, lo inauguró Roberto Zapata Gil (ahora dueño de los Hoteles Misión), después lo operó Fiesta Americana, filial de American Airlines. Arq. Juan Sordo Madaleno y la constructora MARHNOS. El arq. Félix Candela hizo el restaurante Jacarandas.
Greco de Acapulco Suite, El	S	Priv. Piedra Picuda No. 14 Fracc. Club Deportivo	DO	1959	S	
Auto Hotel Ritz	H	Wilfrido Massieu s/n Fracc. Magallanes	DO	1959	S	D: Azcárraga. Ing. Mariano Mariscal y José Crisel de la Lama. Después H. Ritz. Total cuartos: 103
Rampas, Las	H	Gran Vía Tropical No. 20, Secc. La Angosta	TR-PL	1959		Ing. Roberto Ortiz
Caribe	H	Av. Adolfo López Mateos No. 10 Fracc. Las Playas	TR-PL	1959	S	
Qualton	H	Av. Costera Miguel Alemán esq. Wilfrido Massieu, Fracc. Magallanes	DO	1959		D: Cesar Balsa, Miguel Alemán, Azcárraga y American Airlines Ing. Mariano Mariscal y José Crisel de la Lama. Qualton Club Acapulco, a partir del 2004 de Nuevo Ritz
Posada del Sol	H	Av. Costera M. Alemán, Icacos	DO	1959		Arq. Manuel Rossen. Total de cuartos: 250
Motel Tampa	M			50's		
Paris	H			50's		
Kennedy	H			50's		
Playas, Las	H			50's		
Maralisa	H	Av. Costera M. Alemán y Alemania. Tel. 4856677	DO	50's		Después Howard Johnson Maralisa. Total de cuartos: 189
Dos Gaviotas, Las	H	Playa de La Langosta	TR-PL	50's		
Tropicano, El	H	Costera Miguel Alemán No. 20 (510). Tel. 811101	DO	1960 aprox.	S	Total de cuartos: 140
Hilton	H	Av. Costera M. Alemán, Fracc. Magallanes	DO	1962		D: Miguel Alemán Valdés. Accionista Continental Hilton y Transworld Airlines. Arq. Duarte. El edificio se construyó en principio para albergar un centro comercial (Salinas & Rocha), después se rentó a la cadena Hilton, después lo operó la Canadian Pacific.
Valle, Del	H	Gonzalo Gómez Espinoza No. 150 Fracc. Magallanes. Tel. 4858336, 4858388	DO	1963	S	
Misión	H	Felipe Valle No. 12 Centro. Tel. 4823643, 4822076	TR-C	1963	S	
Bor	H	Av. López Mateos 76-B Fracc. Las Playas. Tel. 4822032	TR-PL	1963	S	
Rosita, La	H	Barrio de Tambuco No. 1 Fracc. Las Playas	TR-PL	1963	S	
Langosta Verde	H	Av. Adolfo López Mateos No. 123 Fracc. Las Playas	TR-PL	1963 aprox.	S	
Avalon Excalibur Acapulco, antes Paraíso Plaza Las Glorias	H	Av. Costera M. Alemán No. 163 Fracc. Magallanes. Tel. 4855050, 4855596	DO	1966	S	

Nombre	T	Lugar	Área	Año - Década	2005	Observaciones. Dueño (D)
Bali Hai	H	Costera M. Alemán No. 186 Fracc. Magallanes, 856622	DO	1966	S	Total de cuartos: 112
Acapulco Malibu	H	Av. Costera M. Alemán No. 20. Tel. 4841070, 4840994	DO	1968	S	Lo operó compañía Camino Real
Sand's	H	Costera M. Alemán No. 178 Fracc. Magallanes, 4842260, 48410191	DO	1968	S	
Palacios	H	Av. Cuauhtémoc No. 139 Fracc. Progreso. Tel. 4863046	TR-C	1968	S	
La Jolla	H	Costera M. Alemán 506 Fracc. Las Playas	TR-PL	1968	S	
Alba de Acapulco	H	Gran Vía Tropical No. 35 Fracc. Las Playas. Tel. 4830073	TR-PL	1968	S	Más reciente 1998. Alba Suites. Total cuartos: 100
Condesa del Mar, después Fiesta Americana Condesa Acapulco	H	Costera M. Alemán No. 97 Fracc. Farallón. Tel. 842828	DO	1969-1970	S	Promotora Mexicana de Hoteles. Constructora Marhnos. Participación American Airlines. Después Fiesta Americana Condesa. Total de cuartos: 504. Remodelación 2004-2005 Constructora Marhnos.
Paraíso Marriot de Acapulco	H	Av. Costera M. Alemán Fracc. Magallanes	DO	1969-1970		D: Emilio Azcárraga. Accionista Marriot. Arq. Guillermo Rosell. Después Paraíso Radisson y después Plaza las Glorias-Paraíso Acapulco. Total cuartos: 442
Tres Vidas en la playa	H	En Playa Encantada	DI	1969-1975	S	Aristóteles Onassis (millonario griego), Lady Bird esposa del presidente de Estados Unidos Lyndon B. Johnson, Paul Getty (dueño del hotel Pierre Marqués) Frank Sinatra, Troy V. Post y Miguel Alemán. Expropiado por el Gobierno de Guerrero a través de PROTUR
Costero	H	Av. Costera M. Alemán, Icacos	DO	60's		D: Hutchinson, Erich H.
Ofelia	H	Cristóbal Colón No. 135 Fracc. Costa Azul	DO	1970	S	
Holiday Inn	H		DO	1970		Calinda Acapulco Quality Inn, después Calinda Beach. Total de cuartos: 360
Jaqueline	H	Manuel Gómez Morín No. 205 Fracc. Magallanes	DO	1970 aprox.	S	
San Francisco	H	Costera M. Alemán No. 216 Fracc. Las Playas	TR-PL	1970 aprox.	S	
Princess	H	Playa Revolcadero s/n Col. Granjas del Marqués. Tel. 691000	DI	1971	S	D: Daniel Keith Ludwig. Princess Hotels International y Getty of New York. En 1975 adquiere el Pierre Marqués y construye entre los dos hoteles La Torre Marquesa. Ahora The Fairmont Princess. Total cuartos 777
Embassy	H	Costera M. Alemán No. 50 Fracc. Costa Azul	DO	1973	S	Total de cuartos: 102
Acapulco Tortuga	H	Av. Costera M. Alemán No. 132 Fracc. Farallón. Tel. 4848889	DO	1973	S	Total de cuartos: 250
Quinta Mica	H	Cristóbal Colón No. 115 Fracc. Magallanes	DO	1973	S	
Cid, El	H	Av. Costera M. Alemán No. 248 Fracc. Hornos	TR-C	1973	S	Total de cuartos: 140
Perla	H	Costera M. Alemán No. 518 (o 218) Fracc. Las Playas	TR-PL	1973	S	
Rosalinda	H	Tadeo Arredondo No. 4 Centro	TR-C	1973 aprox.	S	
Plaza Internacional Hyatt	H	Costera M. Alemán No. 1 Fracc. Costa Azul. Tel. 691234	DO	1973	S	Troy Post (dueños de Tres Vidas en la Playa) asociación con Miguel Alemán y Miguel Guajardo, Donald Pritzkar. Después adquirió la franquicia el grupo Visa de Monterrey. Braniff International y Hyatt International. El Hotel más alto de la bahía.
Regency Acapulco	H	691234				
Nápoles (Maestros jubilados de Acapulco)	H	Av. San Marcos No. 28 Fracc. Las Americas	TR-PL	1974	S	
Palapa, La	H	Fragata Yucatán No. 210 Fracc. Costa Azul. Tel. 4845363	DO	1975	S	Total de cuartos: 400
Casa Inn antes Days Inn	H	Costera M. Alemán No. 2310 Fracc. Costa Azul	DO	1977	S	
Villa Roma	H	El Moro No. 22 Fracc. Magallanes	DO	1977	S	
Posadas del Bosque	H	Av. Insurgentes No. 14 Fracc. Hornos. Tel. 4853432, 4859431	TR-H	1978	S	
Beatriz	H	Vasco Núñez de Balboa No. 9 Fracc. Hornos. Tel. 853317, 852702	TR-H	1978	S	
Club del Sol (antes El Morro)	H	Costera M. Alemán Esq. Reyes Católicos. Tel. 4856600, 4866600	DO	1978	S	Total de cuartos: 250
Verano Beat	H	Av. Costera M. Alemán No. 482 Fracc. Las Playas	TR-PL	1978	S	
Al mar	H	Av. Insurgentes No. 8 Fracc. Hornos. Tel. 4852410	TR-H	1979	S	
Romano Palace				1970-1974		Dueño Rafael Romano. Constructora Marhnos. Total de cuartos: 257
Sheraton Acapulco	H	Costera Guitarrón No. 10 Fracc. Brisa Guitarrón. Tel. 4466565, 4466098	DI	70's	N	
Villa Los Arcos	H	Av. Costera M. Alemán No. 251. Tel. 4851759	TR-H	70's		Después Suites Acapulco Imperial. Total de cuartos: 150
Torre Acapulco, La	H			70's		Total de cuartos: 325
Romano's Le Club (Day's Inn)	H	Av. Costera M. Alemán No. 130. Tel. 4847730	DO	70's		Total de cuartos: 330
Acapulco Imperial	H	López Mateos s/n Caletilla. Tel. 4825300	TR-PL	70's		Después Imperial Shunashi. Total de cuartos: 100
Acapulco Royal	H			70's		Canadian Pacific. Después Sun Escape. Total cuartos: 467
Sun Escape (antes Royal)	H	Caracol No. 70 Fracc. Farallón. Tel. 4843707	DO	70's	S	2001 (2 años, nueva administración)
Radisson Resort Acapulco	H	Costera Guitarrón No. 10 Fracc. Brisa Guitarrón. Tel. 4466565, 4466098	DI	70's	S	Radisson a partir de 1991, antes Sheraton
Barcelo Panoramic	H	Av. Condesa No. 1 Fracc. Condesa. Tel. 4840724, 4840984	DO	70's	S	2001 nueva administración
Acapulco Dolphin	H	Costera Miguel Alemán No. 50 Tel. 4844441	DO	70's		

Nombre	T	Lugar	Área	Año - Década	2005	Observaciones. Dueño (D)
Suites Amueblados Ordoñez	S	Antón de Alaminos No. 9 Fracc. Magallanes. Tel. 4859626, 4856731	DO	1980	S	
Morjes	H	Andrés de Urdaneta No. 6 Fracc. Hornos	TRA-H	1980	S	
Valentinos	H	Baresford Fracc. Costa Azul	DO	1980 aprox.	S	
Arbela Country, antes Arabela del Pacífico	H	Costera M. Alemán No. 55 Fracc. Club Deportivo. Tel. 4842165	DO	1980 aprox.	S	
Lucerna	H	Av. Roca Sola No. 9 Fracc. Club Deportivo	DO	1980 aprox.	S	
Playa Suites	H	Av. Costera M. Alemán No. 123 Fracc. Magallanes. Tel. 4858050	DO	1981	S	
Apartamentos Quinta Rosa	A	Vasco Núñez de Balboa No. 15 Fracc. Hornos. Tel. 4851439, 4853930	TR-H	1981	S	
Costa Club Acapulco Beach Resort (ahora Crowne Plaza Hotel Acapulco)	H	Av. Costera M. Alemán No. 123 Fracc. Magallanes. Tel. 4859050	DO	1981	S	1999 con el nombre de Costa Club, 2004 Crowne Plaza
Calinda Beach (Hipocampo) antes Holiday Inn	H	Av. Costera M. Alemán 1260. Tel. 4840410	DO	1982	S	
Fairway cuatro suites	H	Av. Fernando de Magallanes No. 255 Fracc. Costa Azul	DO	1983	S	
Mary	H	Velázquez de León No. 30 Centro. Tel. 4823307	TR-C	1983	S	
Caletilla	H	López Mateos No. 11 Fracc. Las Playas	TR-PL	1983	S	
Marsol	H	Av. Cuauhtémoc No. 171 Fracc. Progreso	TR-C	1983 aprox.	S	
Copacabana Acapulco	H	Tabachines No. 2 Fracc. Club Deportivo. Tel. 4843260	DO	1984	S	
Magallanes	H	Álvaro de Saavedra No. 26 Fracc. Magallanes. Tel. 4859914	DO	1984	S	
Aca Bay and Beach Club (antes Do Brasil)	H	Av. Costera M. Alemán No. 266 Fracc. Hornos. Tel. 4854699, 8228,	TR-H	1984	S	Propietario ex gobernador Israel Noguera Otero
Montemar	H	Av. López Mateos No. 970 Fracc. Las Playas. 4824776	TR-PL	1984	S	
Aca Sol	H	Costera M. Alemán No. 53 Fracc. Club Deportivo. Tel. 4842700	DO	1985	S	
Mircel	H	Cristóbal Colón No. 85 Fracc. Magallanes	DO	1985	S	
Suites Vista Mar	S	Av. Farallón No. 164 Fracc. Farallón. Tel. 4846560, 4846519	DO	1986	S	
Portales, Los	H	Wilfrido Massieu s/n esq. Álvaro de Amezquita. Tel. 4859390, 9598	DO	1986 aprox.	S	
Simbad's	H	Antón de Alaminos No. 22 Fracc. Magallanes	DO	1988	S	
Liliana	H	López de Legazpi No. 21 Fracc. Hornos	TR-H	1988	S	
Sherezada	H	Av. Gran Vía Tropical No. 195 Fracc. Las Playas	TR-PL	1988	S	
Sevillano, El	H	Tadeo Arredondo No. 7 Centro. Tel. 4838305, 4838358	TRA-C	1988 aprox.	S	
Playa Angosta	H	Av. López Mateos No. 121 Fracc. Las Playas	TR-PL	1988 aprox.	S	
Marbella Acapulco	H	Horacio Nelson No. 2 Fracc. Costa Azul. Tel. 842890	DO	1989	S	
Torres Gemelas, Las		Av. Costera M. Alemán No. 1230	DO	80'S		Total de cuartos: 612
Ramada Inn						Total de cuartos: 350
Torreblanca	H			80'S		Total de cuartos: 250
Livonia (antes Chamizal)	H	Av. López Mateos No. 32 Fracc. Centro	TR-C	1990	S	
Bungalows El Roble	BW	Av. Cuauhtémoc No. 273 esq. Laurel Fracc. Roble. Tel. 4877177	TR-C	1990 aprox.	S	
Bungalows Los Milagros	BW	Av. Adolfo L. Mateos No. 29 Fracc. Las Playas	TR-PL	1990 aprox.	S	
Rove	H	Urdaneta No. 4 Fracc. Hornos. Tel. 4851991	TR-H	1990 aprox.	S	
Victoria	H	Cristóbal Colón No. 14 Fracc. Costa Azul	DO	1991	S	
Menave	H	Antón de Alaminos No. 18 Fracc. Magallanes	DO	1991	S	
Costa del Mar	H	Av. Wilfrido Massieu No. 65 Esq. Cristóbal Colón, Fracc. Magallanes. Tel. 4850673	DO	1991	S	
Josvy	H	Martín Alonso Pinzón No. 38 Fracc. Magallanes	DO	1991	S	
Estrellas, Las	H	Martín Alonso Pinzón No. 37 Fracc. Magallanes	DO	1991	S	
Suite San Pedro	H	Alonso Martín No. 44 Fracc. Magallanes. Tel. 4858020	DO	1991	S	
Mayan Palace Acapulco	H	Av. Costera de las Palmas No. 1121 Fracc. Playa Diamante. Tel. 4696000	DI	1992	S	
Posada Cel Inn SA de CV	H	Álvaro de Amezquita No. 206 Fracc. Magallanes. Tel. 4858652	DO	1992	S	
Paola (antes Fiesta)	H	Teniente José Azueta No. 16 Centro	TR-C	1992	S	
Aladinos	H	Av. Lomas del Mar No. 10-A Fracc. Club Deportivo. Tel. 4843354	DO	1993	S	
Villamar Princesa	H	Biv. De las Naciones No. 1 Circuito Olinalá. Tel. 4847600, 4842500	DI	1993	S	
Suites Marimar	H	Antón de Alaminos No. 7 Fracc. Magallanes	DO	1993	S	
Suites Jazmin	S	Vicente Yáñez Pinzón No. 274 Fracc. Magallanes. Tel. 4844566, 4847093	DO	1993	S	
Suites Coral	S	Coral No. 26 Fracc. Farallón. Tel. 4842378	DO	1993	S	
Acapulco Diana	H	Francisco Pizarro No. 58 Fracc. Magallanes. Tel. 4847373, 4844236	DO	1993	S	

Nombre	T	Lugar	Área	Año - Década	2005	Observaciones. Dueño (D)
Parador Diamante	H	Av. Solidaridad 943 Fracc. Granjas del Marqués, Tel. 4660448, 4660449	DI	1993	S	
Camino Real Diamante Acapulco	H	Carr. Escénica Km. 14 Baja Catita No. 18 Fracc. Pichilingue. Tel. 661010	DI	1993	S	
Marvel Inn	H	Costera M. Alemán 521 Fracc. Las Playas. Tel. 4821352	TR-PL	1993	S	
Marina, La (antes Holiday Inn & Villas La Marina)	H	Av. Costera M. Alemán No. 222 Fracc. Las Playas, 4828556, 4828595	TR-PL	1993	S	
San Salvador	H	Urdaneta No. 25 Esq. Vizcaíno	TR-C	1994	S	
Suites Vicky	S	Cristóbal Colón No. 33 Fracc. Magallanes	DO	1995	S	
Aca Plus	H	Teniente Azueta No. 11 Centro. Tel. 4831405	TR-C	1995	S	
Bungalows	BW	Av. Adolfo López Mateos No. 28 Fracc. Las Playas	TR-PL	1995	S	
Tulipanes, Los	H	Cristóbal Colón No. 27 Fracc. Magallanes	DO	1996	S	
María Bonita	H	Rotarios No. 3 Fracc. Marroquín	TR-F	1997	S	
Oceanic 2000 Hotel Suites	H	Costera Miguel Alemán No. 3111 Fracc. Costa Azul	DO	1998	S	
Castillo Real (antes De Gante)	H	Av. Costera M. Alemán No. 265 Fracc. Hornos. Tel. 4862300	TR-H	1998	S	Cuando fue el hotel De Gante tenía 143 cuartos
Sunset	H	Av. Cuauhtémoc No. 58 Centro. Tel. 4827919 al 22	TR-C	1998	S	
Sevilla	H	Tadeo Arredondo No. 10 Centro. Tel. 044-7444470448	TR-C	1998	S	
Quinta Real	H	Paseo de la Quinta No. 6 Fracc. Real Diamante	DI	1998	S	
Márquez del Sol	H	Av. Juan de la Casa No. 22 Fracc. Magallanes	DO	1999	S	
Amueblados Brisa	AM	Álvaro de Saavedra No. 22 Fracc. Magallanes, 4857418	DO	1999	S	
Hacienda María Eugenia	H	Av. Costera M. Alemán No. 176 Fracc. Magallanes, Tel. 4812989, 2990, 0072	DO	2000	S	
Canaima Suites Acapulco	S	Av. Costera M. Alemán No. 180 Fracc. Magallanes, Tel. 4847600, 4842500, 4847744	DO	2000	S	
Fiesta Inn Acapulco	H	Av. Costera M. Alemán No. 2311. Tel. 4350500	DO	2000	S	
Fidmar Hotel	H	Antón de Alaminos No. 19 Fracc. Magallanes, Tel. 4860684	DO	2000	S	
Villas Condesa	H	Costera M. Alemán Esq. Morro	DO	2000	S	
Jardín	H	Circuito Jardines No. 357 Fracc. Jardín Princesa 2da. Secc.	DO	2000	S	
Club Dorados	H	Av. Universidad Esq. Dr. Ignacio Chávez s/n	TR-F	2000	S	
Torre Eiffel, La	H	Inalámbrica No. 110 Fracc. Las Playas	TR-PL	2000	S	
Posada de la Pirámide	H	Av. López Mateos No. 46 Fracc. Caleta. Tel. 4823745	PR-PL	2000	S	
Acapulco Palace	H	Av. Adolfo L. Mateos No. 12 Fracc. Las Playas	TR-PL	2000 aprox.	S	
Doria I	H	Andrea Doria No. 8 Fracc. Costa Azul	DO	2002	S	
Doria II	H	Vasco de Gama No. 8 Fracc. Costa Azul	DO	2002	S	
Real del Centro (Sta Cecilia)	H	Fco. I. Madero 7B Centro	TR-C	2002	S	
Acamar (antes Playa Caleta)	H	Costera Miguel Alemán No. 26 Fracc. Las Playas, Tel. 4820570 al 72, 4822119	TR-PL	2002	S	Antes Garzas Inn.
Aca Inn	H	Horacio Nelson No. 12 Fracc. Costa Azul	DO	2003	S	
Pacific Paradise Suites	S	Punta Bruja No. 1 Fracc. Condesa	DO	2003 (6 meses con el nombre)	S	

Resultados de encuesta "Opinión e imagen turística de Acapulco a turistas canadienses"

En 1983, la Escuela Superior de Turismo de la Universidad Autónoma de Guerrero realizó un estudio de opinión e imagen turística de Acapulco a un grupo de turistas canadienses y, en general, los resultados fueron positivos, sin embargo, ya era perceptible el descenso de las corrientes de turistas extranjeros, situación que hasta la fecha continua. En síntesis el trabajo identificó, que la mayoría de los turistas, tenía en promedio 33 años, con grado escolar de secundaria (60%), ingresos aproximados de más de dos mil dólares mensuales (36%) y de estado civil casado (58%), luego entonces, viajaban en compañía de su familia (53%); otro grupo, hacían el viaje, primordialmente con amigos (39%). Provenía de las provincias de Québec (79%) y Ontario (12%), su decisión por visitar Acapulco fue por la recomendación de algún conocido (62%), por lo tanto, era su primera visita (58%); en su elección también intervino el atractivo del clima (18%) y las playas (13%), entre otros. En relación al tiempo de permanencia, fue aproximadamente de dos semanas (73%) y la mayoría (83%) sólo visitó Acapulco, aunque otros turistas (17%) además viajaron a Taxco o a la Ciudad de México (Sandoval y Avilés, 1983).

El 88% contestó de la existencia de información de Acapulco en su lugar de residencia, de buena calidad (49%). En general, el viaje se realizó con la intervención de una agencia (85%) y por vía aérea (86%). Hubo un predominio por hospedarse en hoteles de Cuatro (50%) y Tres Estrellas (38%) en donde recibieron un buen servicio (52%). La mayoría utilizó los restaurantes fuera del hotel (65%) y opinó que el servicio y la calidad de los alimentos fueron buenos (55%); totalmente higiénicos y con un precio justo (67%) (Ibíd.).

En todos los casos, hubo satisfacción del viaje a Acapulco y se encontró lo que esperaba, lo que más gusto a los turistas canadienses fue el clima (24%) y las playas (22%), en particular por la playa de La Condesa (32%). En general, existen buenas condiciones para nadar, actividad que realizó la mayoría (36%); en las playas, la limpieza y los servicios, consideraron que fueron buenos. El 85% realizó compras en tiendas fuera del hotel (39%), así como en el mercado y en la playa a los vendedores ambulantes, en particular, ropa. Casi ninguno solicitó el servicio de la policía y en los casos de excepción (3%), recibieron un buen trato de éstos (Ibíd.).

Respecto a la pregunta de lo que hace falta en Acapulco, respondieron que hay deficiencias en semáforos (14%), que es necesario mejorar el servicio de recolección de basura y el funcionamiento de las coladeras (14%) y mejorar las áreas pobres (7%). Entre lo que más les disgusta de Acapulco, en primer término estuvo los vendedores ambulantes (30%) a pesar de que son parte de la oferta para sus compras y, en segundo lugar, los limosneros (22%). A su vez, la mayoría tuvo una percepción fuerte del contraste social, sin embargo, todos aceptaron la posibilidad de volver a Acapulco o la disponibilidad de recomendarlo entre amigos y familiares (Ibíd.).

Resultados de encuesta "Opinión e imagen turística de Acapulco a turistas británicos"

El Colegio de licenciados en Turismo del Estado de Guerrero, en 1989, realizó una encuesta a 105 turistas británicos con el fin de conocer su opinión sobre la calidad de los servicios que utiliza o recibe durante su estancia en Acapulco. En relación a los servicios de la administración pública como la Aduana, la mayoría (63%) consideró que son buenos, argumentó similar para el servicio de la sala de Migración (60%) y la atención de los servidores públicos (78%); no hubo queja sobre el equipaje, ni con los documentos, sólo molestias por la falta de aire acondicionado y asientos en la sala de vuelos internacionales del aeropuerto Juan Álvarez (Lezama, 1989).

Respecto a la imagen, el 50% señaló que es buena y el 43% que recomendaría a otros la visita a Acapulco; para el caso de los que consideran que la imagen es de regular a pobre, se debe a que las aceras tienen hoyos, las calles están en malas condiciones y en algunos espacios hay basura, pero el 50% de los encuestados consideró como regular la limpieza en las playas. En el aspecto de la seguridad, la generalidad, afirmó que era buena (57%) y que había seguridad absoluta en el corredor turístico de Acapulco (82%) (Ibíd.).

Tocante al servicio de transporte la opinión, en general, fue desde excelente a regular, sin que existieran también inconformidades referentes a la falta de aire acondicionado en los autobuses y al abuso en el cobro por parte de los taxis. El 60% consideró como bueno el servicio en los comercios y el 41% en los hoteles, pero un grupo sugirieron que era necesario que éstos tuvieran mayores actividades de entretenimiento en época de lluvia y durante la noche, asimismo de la recomendación de poner atención en la selección del menú, la calidad y los precios, porque éstos y el de las bebidas les parecieron altos. Entre las molestias de los inconformes, destaca el que meseros y personal de nivel operativo por cualquier servicio solicite propina, en especial en los hoteles Hamacas, Presidente, Calinda y Copacabana (Ibíd.).

Con relación a los servicios de los centros nocturnos, se hace la aclaración con antelación de que el mayor porcentaje de la población de la muestra (70%) tenía una edad entre los 20 y los 40 años, en consecuencia, uno de cada cuatro no visitó este tipo de diversión, pero de los que si lo hicieron el 35% consideró el servicio como bueno. El comentario del servicio en los restaurantes, en general, fue el mejor de todas las respuestas de la encuesta, ya que el 34% los consideró como excelente y el 55% de bueno y el 90% se expresó muy bien de la gastronomía de Acapulco (Ibíd.).

En cuanto al grado de satisfacción y expectativas de Acapulco, la mitad informó que se cumplió entre un 75 y 100%, pero también hubo turistas en los que sólo se satisfizo el 10%, bajo el argumento de la poca diversidad del entretenimiento. Acerca de las agencias de viajes, enfatizaron la necesidad de información climatológica, en particular la del verano. En el aspecto social y, en específico sobre el comercio ambulante, hubo una ligera variación entre el grupo que lo considero bien (37%) y el que no le agrado (34.3%), debido al acoso de los vendedores para la compra de sus productos. De los maleteros en el aeropuerto el 57% consideró que el servicio es bueno (Ibíd.).