



MANOS A LA OBRA

LA CARRETERA MÉXICO- ACAPULCO

A finales del siglo XIX, si un turista deseaba viajar al puerto de Acapulco, necesitaba andar un largo recorrido en caballo o mula, así como agregar a su itinerario una escala en la ciudad de Cuernavaca, sumando entre ocho y diez días de viaje en promedio. El auge ferroviario que caracterizó al gobierno de Porfirio Díaz no resolvió el aislamiento del puerto tanto por las condiciones geográficas, como por el costo económico de tender una vía entre ríos y montañas. Una forma de aminorarlo fue la inauguración de la carretera para uso de automóviles entre Iguala y Chilpancingo en 1908, misma que complementaba la línea del Ferrocarril México Cuernavaca y el Pacífico, cuya última estación se encontraba en el Río Balsas.



Trabajadores de la carretera México-Acapulco 1935. Reproducción Autorizada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

EL MIRADOR SCT

El paso de la Revolución Mexicana detuvo el sueño de unir al puerto de Acapulco con la Ciudad de México, hasta la creación de la Comisión Nacional de Caminos (CNC) en 1925, la cual se encargó del programa carretero que incluyó entre sus planes conectar al puerto con la capital de la República. Desde el principio su construcción pretendió atraer turistas que al transitar por la Carretera Panamericana quisieran conocer la bahía, por lo que las expectativas de su construcción llevaron al presidente Plutarco Elías Calles a firmar el acta que oficialmente abrió la carretera al tráfico el 11 de noviembre de 1927.

En consecuencia, entre 1927 y 1929, el gobierno federal destinó recursos importantes para vencer los obstáculos naturales de la Sierra Madre del Sur —como barrancas, pendientes y los cauces de los ríos Papagayo o Balsas— que mantenían al puerto aislado del resto del país. Además, desde 1928 las autoridades promocionaron la carretera con la publicación de la Guía histórica y descriptiva de la carretera México-Acapulco, escrita por el Ingeniero José R. Benítez e ilustrada con fotografías tomadas por la misma Comisión. También se filmaron tramos de su construcción para que los espectadores conocieran sus avances y algunos de los sitios turísticos que podrían visitar durante el trayecto.



Panorama de la carretera México-Acapulco, mostrando el camino que serpentea por las montañas de la Sierra Madre del Sur. El camino se construyó utilizando técnicas modernas, lo que permitió superar los obstáculos naturales que habían impedido la conexión directa entre la capital y el puerto. Entre 1927 y 1929, el gobierno federal destinó recursos importantes para vencer los obstáculos naturales de la Sierra Madre del Sur —como barrancas, pendientes y los cauces de los ríos Papagayo o Balsas— que mantenían al puerto aislado del resto del país. Además, desde 1928 las autoridades promocionaron la carretera con la publicación de la Guía histórica y descriptiva de la carretera México-Acapulco, escrita por el Ingeniero José R. Benítez e ilustrada con fotografías tomadas por la misma Comisión. También se filmaron tramos de su construcción para que los espectadores conocieran sus avances y algunos de los sitios turísticos que podrían visitar durante el trayecto. Entre 1927 y 1929, el gobierno federal destinó recursos importantes para vencer los obstáculos naturales de la Sierra Madre del Sur —como barrancas, pendientes y los cauces de los ríos Papagayo o Balsas— que mantenían al puerto aislado del resto del país. Además, desde 1928 las autoridades promocionaron la carretera con la publicación de la Guía histórica y descriptiva de la carretera México-Acapulco, escrita por el Ingeniero José R. Benítez e ilustrada con fotografías tomadas por la misma Comisión. También se filmaron tramos de su construcción para que los espectadores conocieran sus avances y algunos de los sitios turísticos que podrían visitar durante el trayecto.

EL MIRADOR SCT

Las condiciones de la carretera no siempre fueron óptimas, con frecuencia los viajeros se quejaban en la Asociación Mexicana Automovilística (AMA) o en la revista Mapa sobre el mal estado de conservación. Esto sin contar la modesta infraestructura hotelera que aún no estaba completamente desarrollada en el puerto. No obstante, Acapulco comenzó a verse como un sitio vacacional que, pese a la distancia y una carretera a medio terminar, reunió en la Semana Santa de 1940 a más de dos mil automóviles y ocho mil turistas. Su inauguración a finales de ese mismo año, asfaltada en su totalidad, convirtió al puerto en un lugar obligado de recreación para turistas nacionales y extranjeros, como estrellas de cine o familias citadinas que después de 7 horas de viaje en auto entendían por qué Agustín Lara había cantado a María Félix aquello de “acuérdate de Acapulco, de aquella noche...”.

BIBLIOGRAFÍA:

Álvarez Salinas, Samuel, Historia de los Caminos de México, vol. 3. México, Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, 1994.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y Comisión Nacional de Caminos, Los Caminos de México. The roads of Mexico. México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1931.

Mijares Lara, Marcela. ““Por los caminos del sur”: La construcción de la carretera México-Acapulco, 1925-1940”, Revista Alquimia, México, INAH, 2019. En prensa.