

“Por los caminos del sur”

La construcción de la carretera México-Acapulco, 1925-1940

Marcela Mijares Lara

La sistematización de una verdadera política carretera del gobierno federal se alcanzó con el establecimiento de la Comisión Nacional de Caminos (CNC) el 30 de marzo de 1925, que tenía la intención de regular y centralizar la política de construcción, crear un sistema federal de carreteras para conectar todos los estados de la República, así como administrar y aplicar los fondos que se recolectaban mediante el cobro de una serie de impuestos que la financiaban. Esto, además, haría posible una mayor integración del mercado interno con la eventual construcción de vías secundarias.

Desde sus inicios, la prioridad del gobierno federal fue la carretera México-Nuevo Laredo. Los primeros informes y reportes técnicos de la CNC y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) se centraban en el financiamiento de su construcción y, más tarde, en la evolución de los trabajos. El optimismo que despertó esa ruta se debía a la expectativa de mayor vinculación con Estados Unidos gracias al proyecto de la carretera Panamericana: el primer eje y vía internacional que enlazaría al continente. Ésta aumentaría el turismo vinculado con los viajes en automóvil. A su vez, la industria automotriz estadounidense fue bien recibida en el mercado mexicano y pronto contó con el apoyo de las autoridades federales.¹ La prueba fue la organización de la Primera Exposición de Automóviles y el Primer Congreso Nacional de Caminos, en marzo y septiembre de 1921, cuyo objetivo era intercambiar ideas sobre su construcción, así como la venta de maquinaria y automóviles. La relación que establecieron empresarios estadounidenses y el gobierno mexicano se fortaleció rápidamente, y para 1926 se estableció la primera planta de Ford en México.²

SIGUIENTE PÁGINA
© 76357

Agencia Casasola.
Camión real a Acapulco, Gro., Guerrero, 1920-1925,
Colección Archivo Casasola,
Secretaría de Cultura.
INAH.SINAFO.FN.MX.

Además de la México-Laredo, el gobierno federal planeó conectar el Golfo de México con el océano Pacífico con la construcción de una vía al puerto de Veracruz y otra al de Acapulco, tomando como punto intermedio la ciudad de México. Así, la carretera México-Acapulco formó parte de la segunda etapa del programa de construcción de la CNC, aunque su ejecución se consideró prioritaria ya que podía funcionar como un ramal de la Panamericana atrayendo turistas. En diciembre de 1926, la CNC firmó un contrato con Byrne Brothers Construction Company para reconstruir los caminos entre la ciudad de México y Acapulco, esta firma estadounidense se comprometió a iniciar los trabajos a principios de febrero de 1927.³ Las expectativas que tenía el gobierno de Plutarco Elías Calles sobre el programa carretero llevaron a la CNC a proponer que para 1928 estarían listos los 458 kilómetros que conectarían la capital con el puerto. Sin embargo, la celebración ocurrió el 11 de noviembre de 1927, cuando Calles firmó el acta que oficialmente abría la carretera al tráfico; ese mismo día 12 automóviles probaron el camino que llegaba hasta el puerto.⁴

En enero de 1928, la CNC publicó 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. En ausencia de referentes históricos, su autor describe el buen estado de los caminos a partir de Iguala, y subraya que se trataba de “la carretera más importante con que hasta ahora cuenta la República”.⁵ Aunque no era la única, pues al mismo tiempo se construían las vías México-Puebla y México-Pachuca —ésta formaba parte de la México-Laredo—. El gobierno federal difundió los avances de los trabajos carreteros filmando diferentes tramos de la carretera México-Acapulco; al igual que en la *Guía histórica*, el espectador contemplaba los sitios turísticos que podía visitar durante el trayecto.⁶

Los esfuerzos del gobierno federal para avanzar de forma significativa en los trabajos de la México-Acapulco se concentraron en terminar el puente sobre el río Papagayo —uno de los obstáculos naturales más rememorados desde la Colonia—; se destinaron recursos especiales dentro del presupuesto de la SCOP, adicionales a los que se habían programado para la construcción de la México-Acapulco, la cual ocupaba una tercera parte del presupuesto de la CNC. El puente sobre el Papagayo fue inaugurado en noviembre de 1929 por Luis Montes de Oca, secretario de Hacienda, días después de que estallara la crisis económica en Estados Unidos.⁷

Los efectos de la Gran Depresión en el desarrollo de la política carretera se resintieron entre 1932 y 1933. En principio, los pocos recursos con los que contaba la CNC para el programa carretero se destinaron a la México-





© 353975 *Automóvil transita por la carretera a Acapulco, paisaje*, Acapulco, Guerrero, ca. 1920, Colección Culhuacán, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

Laredo; en tanto, la carretera México-Acapulco dejó de ser prioritaria para el gobierno federal, retrasando su construcción. Se asfaltó hasta Cuernavaca, y a partir de ahí el recorrido era variopinto: en algunos tramos continuaba utilizándose los caminos antiguos, mientras que en otros se usaban caminos provisionales, de tierra o de terracería con una capa delgada de asfalto, que se habían abierto durante la construcción de los definitivos.⁸

Sin embargo, la SCOP aseguraba que la carretera era “transitable todo el tiempo” pues, a pesar de las dificultades descritas, continuaron promoviendo viajes turísticos a las grutas de Cacahuamilpa, Taxco, Iguala, Chilpancingo y, por supuesto, al puerto de Acapulco. Las incomodidades de circular por una carretera no “petrolizada” eran menores a las que se habían padecido hasta entonces. En 1921, la SCOP abrió un camino para acceder a las grutas de Cacahuamilpa en automóvil desde San Gabriel, a 34 kilómetros de distancia. A falta de una carretera, muy pronto la entrada y la salida del lugar se complicó, pues el camino era muy estrecho y dos automóviles no podían pasar al mismo tiempo. Esto obligó a las autoridades a prohibir el paso a partir de las dos de la tarde para que no se entorpeciera la salida de los visitantes.⁹

Taxco era otra visita obligatoria, aunque su acceso era más complejo. Si bien el primer automóvil circuló por esta ciudad colonial en 1922, la única forma de llegar, sin este medio de transporte o una carretera, era tomando la línea del Ferrocarril Interoceánico, división Morelos, hasta la estación Puente de Ixtla —un viaje que tomaba alrededor de siete horas—, descender hacia Iguala en caballo y después en mula desde ese último punto, porque era la forma más segura de andar por un camino sinuoso y con precipicios. Si el viajero era aventurero y deseaba conocer la capital de Guerrero, podía utilizar la carretera entre Iguala y Chilpancingo —una de las primeras que fueron diseñadas para uso de automóviles—, inaugurada por Porfirio Díaz en 1908. Sin embargo, debía cruzar en panga el río Balsas, un obstáculo natural de medio kilómetro de ancho.¹⁰

Las guías turísticas subrayaban la importancia de Acapulco como puerto colonial, pero agregaban: “está completamente cerrado, con altas colinas de protección y en medio de un paisaje tropical característico”, concluían que “un puerto sin ferrocarril no podía prosperar”.¹¹ Si el visitante deseaba llegar a Acapulco era necesario andar en caballo o mula, sumando entre ocho y 10 días de viaje, en promedio.¹² Aunado a ello, la travesía era descrita como una proeza y dicho puerto ni siquiera era considerado un sitio turístico.

Aun a medio terminar, la carretera cambió sustancialmente la forma de viajar y aumentó el interés de los turistas. En 1934, la revista *MAPA* engalanó su primer número con el artículo “Acapulco. La Ruta de los asombros”, escrito por José Luis Velasco y con fotografías de Hugo Brehme. En sus primeros párrafos enfatizaba que la carretera era de “precaria apariencia”, pero “aunque de grava, de tierra, de arena, cumple a maravilla”. Esto podía cotejarse en la sección “Información para el turista”, en la cual se detallaba que, salvo el tramo de tierra de Huajintlán a Taxco, el resto estaba revestido, es decir, contaba con una pequeña capa de asfalto y estaba en buenas condiciones. Para entonces se había inaugurado el puente que atravesaba el río Balsas, lo que significó un gran avance en cuanto a tiempos de trayecto y reducción de riesgos.¹³

No obstante, el viaje a Acapulco desde la ciudad de México estaba lejos de completarse en una jornada. Si se optaba por usar camión se estimaban 14 horas de viaje en promedio, pero estaba sujeto a imprevistos, como fallas mecánicas, al estado de la carretera, a la sobreventa de lugares o a la pericia del chofer para conducir. Si se utilizaba automóvil, requería un itinerario de dos días: la primera noche se dormía en Taxco y con el primer rayo de luz se tomaba el auto para llegar al anochecer a Acapulco. No es casual que tanto las guías elaboradas por los viajeros estadounidenses como la prensa

SIGUIENTE PÁGINA
© 372450
Hugo Brehme.
Puente sobre el río Papagayo en la carretera a Acapulco, Guerrero, ca. 1940.
Colección Hugo Brehme, Secretaría de Cultura.
INAH.SINAFO.FN.MX.







© 232018 **Agencia Casasola**. *Carretera a Cuernavaca, vista parcial*, Distrito Federal, ca. 1935, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

que ofrecía información turística, de forma reiterada, recomendaban a sus lectores visitar esa ciudad colonial, redescubierta a partir de los trabajos carreteros y gracias al impulso de su principal promotor, Luis Montes de Oca.¹⁴

Si bien en 1934 los trabajos de pavimentación de la carretera México-Acapulco se fueron retrasando, para 1935 ya contaba con estaciones de gasolina en 12 ciudades antes de llegar al puerto y era utilizada por turistas mexicanos y algunos viajeros extranjeros experimentados, la mayoría *gringos* atraídos por lo exótico. Se aseguraba que el camino era transitable y pintoresco, por ejemplo: “si Mazatlán es por excelencia el viaje para la ruta aérea, Acapulco lo es para el camino carretero, puesto que el viajero en el trayecto de la excursión admirará sierras, bosques, cañadas, valles, etc.”¹⁵ De esto da cuenta una imagen resguardada en la Colección del Archivo Casasola, utilizada para un reportaje sobre la montaña rocosa Maxohua en la que se lee: “donde el turista contempla los más bellos panoramas y más hondos abismos”.

Al tiempo que se inauguró con bombo y platillo la carretera México-Laredo en junio de 1936, la México-Acapulco aún tenía tramos incompletos y sólo estaba petrolizada hasta Iguala. El presidente Lázaro Cárdenas, en una gira por el puerto, en febrero de 1937, anunció que la SCOP continuaría



© 201366 **Agencia Casasola**, *Carretera que conduce a la "entrada las grutas de Cacahuamilpa"*, Guerrero, ca. 1921, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



© 2874 **Agencia Casasola**, *Hombres junto a camiones de pasajeros de la ruta Iguala-Chilpancingo*, Guerrero, ca. 1920, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



© 372519 **Hugo Brehme**, *Tramo de la carretera a Acapulco*, Guerrero, ca. 1940, Colección Hugo Brehme, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

con el asfaltado de la carretera y esperaba que para 1938 llegara a su término, dando a entender que todos los esfuerzos del gobierno federal se enfocarían en concluir los tramos pendientes. Sin embargo, una vez más, se priorizó la comunicación con Estados Unidos y la integración del mercado interno con la construcción de la vía México-Nogales, México-Tuxpan y México-Guadalajara; esta última además de atravesar el terruño del general Cárdenas —incluyendo puntos como Morelia, Pátzcuaro y Uruapan—, se inauguró en noviembre de 1939.

Aunque el viaje de la ciudad de México a Acapulco era vendido como “un recorrido de hazaña, a través del mayor hacinamiento de cumbres que pueda salvar carretera alguna”, las quejas de los turistas llegaron a oídos de la revista *MAPA*, quienes denunciaron que varios tramos se encontraban en “deplorable estado”, en particular entre Iguala y Chilpancingo; mientras que de la capital de Guerrero hasta el puerto era transitable, pero con un camino de grava.¹⁶ Las autoridades prometieron que en 1939 se terminarían las obras de pavimentación, pero continuaban en el mismo estado, a tal grado que en la Semana Santa de 1940, aún con las dificultades descritas y sin una infraestructura hotelera bien desarrollada, la bahía fue invadida por 2 000 automóviles y 8 000 personas.¹⁷



© 36029 **Agencia Casasola**, *Porfirio Díaz inaugurando la carretera de Iguala a Chilpancingo*, Iguala, Guerrero, 1910, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

En su última gira al puerto de Acapulco en mayo de 1940, Lázaro Cárdenas reiteró que se asfaltarían los 162 kilómetros de terracería. En julio comenzó a petrolizarse en dos direcciones, del puerto hacia Chilpancingo y a la inversa, lo que evidenció la prisa del gobierno federal por entregar la obra antes de que finalizara el sexenio. Por último, el 16 de noviembre de 1940, el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Melquiades Angulo, inauguró la carretera México-Acapulco en representación del presidente de la República. Trece años después del banderazo que diera Calles para el libre tránsito de la carretera, la revista *MAPA* subrayó que la petrolización en distintas etapas modificó, en ocasiones, su trazo original, así como las distancias y las curvas. La descripción pormenorizada que ofreció a sus lectores sobre su recorrido cuestionaba el tramo Iguala-Chilpancingo haciendo evidente “ciertas fallas en algunas curvas y empinadas pendientes [...] perceptibles después de un recorrido de más de 300 kilómetros resueltos modernamente”. La urgencia por terminar la carretera al puerto de Acapulco en nada se parecía a las proezas del pasado que obligaban a transportarse por ferrocarril, mula, panga y caballo. El viaje en automóvil promedió entre siete y siete horas y media, superando montañas, acantilados, ríos y cañadas.¹⁸



© 170153 **Agencia Casasola**, *Pasajeros descienden de autobús México-Acapulco*, Distrito Federal, 1940, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.





© 189294 **Agencia Casasola**, *Turistas a la orilla de una playa en Acapulco*, Acapulco, Guerrero, 1941, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

Marcela Mijares Lara es doctora en historia por El Colegio de México. Se tituló con la tesis “Cárdenas después de Cárdenas: una historia política del México Contemporáneo (1940-1970)”, con la que obtuvo una mención honorífica del Premio Salvador Azuela 2018, otorgada por el INEHRM. Actualmente es docente en la facultad de derecho en la Universidad La Salle-Campus Condesa y en el Departamento de Estudios Generales del ITAM.

- 1 Marcela Mijares Lara, “Juan Andreu Almazán y la Compañía Constructora Anáhuac: Negocios y política durante la posrevolución (1927-1932)”, en Marco Palacios, coord., *Negocios, empresarios y entornos políticos en México, 1827-1958* (México: El Colegio de México, 2015), 236-327.
- 2 John Brian Freeman, “Transnational mechanics: Automobility in Mexico, 1895-1950”. Tesis, The City University of New York, 2012, 103-110.
- 3 Informe de la Comisión Nacional de Caminos, 17 de febrero de 1927, Fondo Presidentes, Obregón y Calles, Archivo General de la Nación, 104-C-78, leg. 2, 26-27.
- 4 Samuel Álvarez Salinas, *Historia de los Caminos de México*, vol. 3 (México: Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, 1994), 117.
- 5 José R. Benítez, *Guía histórica y descriptiva de la carretera México-Acapulco* (México: Editorial Cvltvra, 1928), 11.
- 6 “El Congreso Nacional de Caminos”, *México: Revista Nacional. Órgano oficial de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, núm. 2 (octubre de 1928): 63. La CNC también filmó los trabajos de las carreteras México-Puebla y México-Pachuca.
- 7 Eudoro Urdaneta, “Descripción del viaje de México a Acapulco por la nueva carretera”, *México: Revista Nacional. Órgano oficial de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, núms. 3 y 4 (noviembre-diciembre 1928): 8-13, 67. En cuanto a las estima-

ciones presupuestales, véase: Secretaría de Obras Públicas, *Documentos para la historia de las carreteras en México*, vol. 2 (México: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1964), 22-25.

- 8 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), 62.
- 9 Benítez, *Guía histórica y descriptiva de la carretera México-Acapulco*, 86. Philip Terry, *Terry's Guide to Mexico* (Cambridge, Massachusetts: The Riverside Press, 1923), 456.
- 10 Benítez, *Guía histórica y descriptiva de la carretera México-Acapulco*, 105. Terry, *Terry's Guide to Mexico*, 457-459.
- 11 Emil Harry Blichfeldt, *A Mexican Journey* (Nueva York: Thomas Y. Crowell Co., 1912), 223.
- 12 Andrew Jonathan Sackett, "The Making of Acapulco: People, Land and the State in the Development of the Mexican Riviera, 1927-1973". Tesis, Yale University, 2009, 46-48.
- 13 José Luis Velasco, "Acapulco. La ruta de los asombros", *MAPA: Revista de Turismo* I, núm. 1 (abril de 1934): 8, 46.
- 14 "Guía para las vacaciones", *MAPA: Revista de Turismo* I, núm. 6 (septiembre de 1934), 31; MacKinley Helm, *Journeying through Mexico* (Boston: Little, Brown and Company-The Atlantic Monthly Press, 1948), 132-133.
- 15 "Guía para las vacaciones", 33. Heath Bowman y Stirling Dickinson, *Mexican Odyssey* (Chicago: Willet, Clark, 1935), 125.
- 16 "Especial de vacaciones", *MAPA: Revista de Turismo* III, núm. 25 (abril de 1936), 16; "¡No vaya usted a Acapulco!", *MAPA: Revista de Turismo* V, núm. 47 (febrero de 1938), 6.
- 17 "Las obras de la carretera de Acapulco", *MAPA: Revista de Turismo* VI, núm. 66 (septiembre de 1939), 6; "El turismo y las vacaciones", *MAPA: Revista de Turismo* VII, núm. 73 (abril de 1940).
- 18 "Cuatro rutas para las vacaciones de invierno", *MAPA: Revista de Turismo* VII, núm. 81 (diciembre de 1940), 7-13.



© 238064 **Agencia Casasola**, *Obras de construcción de un túnel de la vía férrea*, Chihuahua, ca. 1960, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX