

# 14.

## Crónica de un salto al vacío

**E**l 29 de marzo de 2011, dos días después de la clausura de la edición número 36 del Tianguis Turístico de Acapulco, la secretaria de Turismo en turno, Gloria Guevara Manzo, anunció en conferencia de prensa la decisión del gobierno federal de convertir el Tianguis en un evento itinerante, arrebatándole al puerto el activo más importante que tenía en su ya mermada agenda turística.

Aunque el anuncio de Guevara no sorprendió a nadie, pues se había discutido por años en los corrillos políticos, fue de todos modos la puntilla para el otrora primer centro turístico del país, la legendaria Perla del Pacífico, que durante más de medio siglo fue considerado como la marca mexicana más conocida a nivel mundial.\*

El anuncio levantó ámpula. Al día siguiente, el gobernador Zeferino Torreblanca calificó la medida como un “golpe artero”, pero fue el alcalde del puerto, Manuel Añorve Baños, quien organizó el movimiento de resistencia, que incluyó protestas y muestras de repudio, entre ellas la decisión unánime del Cabildo de declarar a Guevara *persona non grata*. Unas semanas después, el municipio inició en la Suprema Corte un juicio de controversia constitucional, alegando que el Tianguis era propiedad de la ciudad, demanda que detuvo el proceso de adjudicación de la nueva sede. Pero al final la Corte desechó los argumentos de Acapulco y validó la decisión de Sectur.

\*De modo informal, en base a encuestas de dudosa metodología, se ha tratado de determinar cuál es el vocablo mexicano mejor reconocido en el extranjero. En esas listas siempre figuran términos como *tequila*, *mariachi*, *chocolate*, *enchilada*, y por un largo tiempo, *Acapulco*. Hoy, la palabra *Cancún* aparece en forma regular en esos sondeos, a veces junto al nombre *Chicharito*.



AVIENTOS.MX

**Gloria Guevara.**



CAFE/CABARET.COM

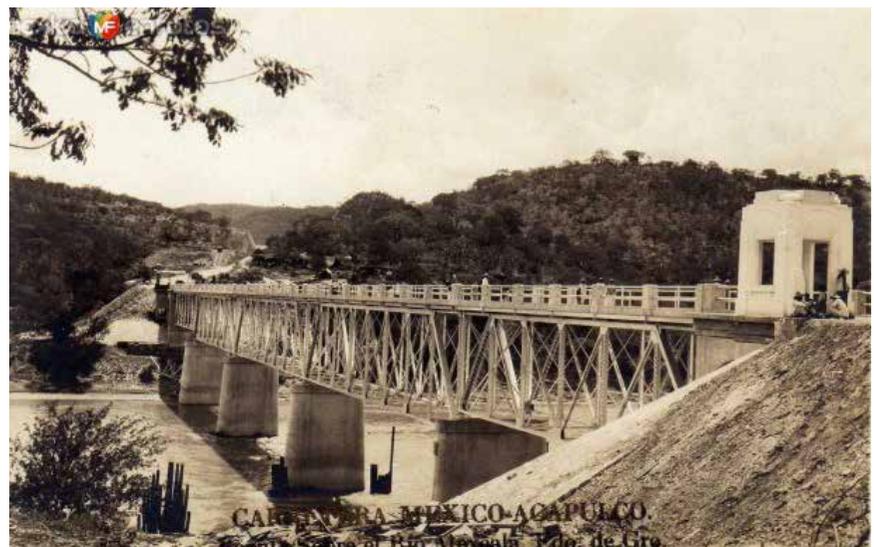
**Desde 1934, los clavadistas del puerto dan un espectáculo único, al lanzarse al vacío desde los acantilados de la bahía.**

Gloria Guevara, una funcionaria adicta a manejar cifras alegres, justificó la medida alegando que los compradores ya no deseaban concurrir a Acapulco por razones de seguridad, aunque ella misma, en el discurso de clausura del evento, había consignado cifras récord de ventas y de asistencia. En realidad, tras sus argumentos se ocultaba la funesta decisión del gobierno federal de abandonar a su suerte a Acapulco, tras varias tentativas de rescate que invariablemente terminaron en fracaso. Una lección importante para otros destinos turísticos del país, que ilustra a la perfección los riesgos de no controlar el crecimiento.

Acapulco fue, desde la época de la Colonia, el puerto más importante del Pacífico mexicano. Marineros y exploradores lo acreditaron como un magnífico fondeadero, de fácil acceso y de buen abrigo. Desde ahí, Hernán Cortés concibió la delirante proeza de conquistar China, disparate que al final no resultó tan fantástico: en 1565, la expedición de Miguel López de Legazpi conquistó las Islas Filipinas (zarpando de Barra de Navidad, en el actual Jalisco), impuso el idioma español sobre la burguesía local y abrió una ruta de navegación que cruzaría el océano dos siglos y medio: la nao de China.

En sentido estricto, la nao no era un navío, sino una flota de galeones, y su destino no era China, sino la capital del archipiélago filipino, Manila, pero ese peculiar convoy inundaba de mercancías asiáticas los mercados virreinales, y por Acapulco se incorporaron a nuestra cultura los marfiles, las lacas, las porcelanas, las especias y los hilos de seda con los cuales bordó su traje la china poblana.

La Guerra de Independencia, y la toma del puerto por las huestes del generalísimo José María Morelos en 1815, acabarían con el arribo del galeón, y de paso, con la economía del puerto, que vivió el siglo XIX en una relativa oscuridad. Separado del altiplano por la accidentada topografía de la sierra del Sur, el acceso por tierra no era hazaña menor: el viaje a la Ciudad de México, entre caminos reales, brechas y monte, solía demorar una semana. Esa condición de aislamiento persistió hasta 1927 cuando, en forma simbólica, desde el Castillo de Chapultepec, el presidente Calles accionó la carga de dinamita que removió el último tapón de roca de la primera carretera México-Acapulco.



MÉXICOENFOTOS

**En su época, el trazo de la carretera México-Acapulco fue toda una proeza técnica, en afán de superar la accidentada topografía de la Sierra del Sur. En la gráfica, el puente sobre el río Mezcala.**



Aunque decir carretera era mucho decir, pues se trataba de un camino asfaltado sin acotamiento, atestado de curvas peligrosas, plagado de deslaves, que requería unas doce horas para completar el recorrido. Era más fácil llegar por mar, y así lo conoció el banquero norteamericano J. P. Morgan, cuyo lujoso yate, dice la leyenda, se hizo añicos contra las rocas del litoral.

Como sea, a través de esa carretera primigenia, los descubridores turísticos de Acapulco pudieron comprobar su calidad de paraíso terrenal: la kilométrica playa, los bosques de cocoteros, el marco escénico de las montañas, los inquietantes acantilados, la placidez de Caleta, la cercanía de la isla Roqueta, la discreta condición de Puerto Marqués.

El arranque se dio en forma natural. En 1933, un tal Carlos Barnard construyó el hotel El Mirador, con doce cabañas encaramadas sobre el acantilado de La Quebrada. A ese siguieron el Marina (en el centro), el Papagayo (en playa Hornos), el Prado Américas, y otros más pequeños. Un diminuto aeropuerto, situado en el interior de la bahía (junto al actual Centro de Convenciones, sede original del Tianguis), permitió iniciar la llegada regular de pasajeros. Y Acapulco corrió con suerte: por esa puerta lo descubrieron algunas luminarias de la naciente industria de Hollywood.

Tras ese impulso inicial, la ciudad registró en las siguientes décadas un vigoroso crecimiento, y a la vez, un creciente desorden. Sin ningún plan urbano, los permisos municipales se otorgaban a discreción. Los hoteles se alojaban en cualquier predio: junto a la playa, sobre los acantilados, en los cerros. Igual los fraccionamientos: los promotores decidían hasta el trazo de las calles. Con la inauguración del hotel Casablanca, un prodigio de arquitectura, el centro alcanzó su mejor época, refrendada por la presencia de otros paradores notables, como el Club de Yates y el faraónico Caleta. El aeropuerto fue reubicado por el rumbo de Pie de la Cuesta, y Aeroméxico monopolizó la ruta, prestando servicio en sus flamantes DC-3. Los turistas empezaron a llegar en serio.

Un auge tan notable, desde luego, no podía escapar del control del gobierno federal. Así fue como la administración de Miguel Alemán inventó

**Una modesta playa al inicio de la década de los 50, que sustentaba su imagen promocional en la pesca del marlín.**

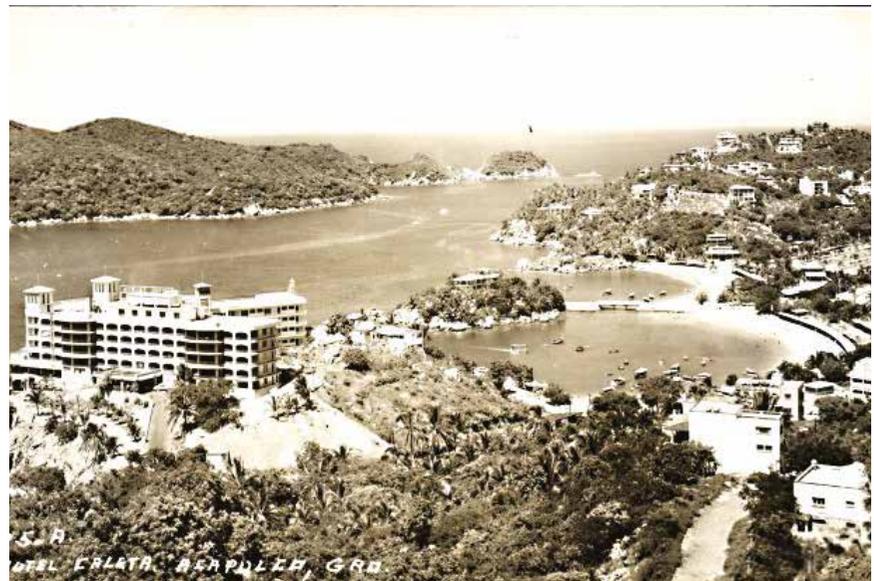


ARQ. JUAN SORDO MADALENO



PLAYLE.COM

**Tres hoteles emblemáticos de la época dorada: el Presidente, el Papagayo y el Caleta.**



ACAPULCO VIEWS

la Junta de Mejoras Materiales, a cuyo frente quedó un incondicional del Presidente: Melchor Perrusquía. En la práctica, la Junta sustituyó al gobierno municipal y era la responsable de todas las obras: la pavimentación del centro, la construcción de la termoeléctrica, la construcción de la costera (que pasó a llamarse Miguel Alemán), el alumbrado público, las escuelas, los hospitales, y hasta el nuevo palacio municipal. Un fuerte tufo de corrupción caracterizó los manejos de la Junta cuyos integrantes, actuando como prestanombres de los políticos más poderosos del régimen, se despacharon a lo grande con la especulación de terrenos y la construcción de fraccionamientos.

Gran parte de los problemas del Acapulco moderno se fraguaron en ese periodo. Para mencionar uno, la falta de un adecuado sistema de drenaje, y sobre todo, de tratamiento de aguas negras. Perforar la roca sólida para tender una red y bombear cerro arriba resultaba tan costoso, que las autoridades optaron por una bomba de tiempo: las aguas negras de la ciudad, y de todos los hoteles, descargaban en la bahía, en un paraje denominado, quizá sin mala intención, Playa Olvidada. Otro problema:

## Fernando Martí

las montañas de desechos sólidos que se acumulaban en las colonias populares, situadas en las faldas de los cerros, eran barridas en forma regular por las lluvias torrenciales que azotan el puerto, creando ríos de porquería que remataban en el mismo lugar, las playas de la bahía.

Pero el auge acalló todas las advertencias. El destino le sonreía a Acapulco: todos los negocios florecían, todos los turistas lo alababan, todos los mexicanos lo presumían. Cualquier crítica estaba fuera de lugar, como muy bien lo comprendió el compositor de moda, Agustín Lara, al recordarle a su María Bonita que, en Acapulco, hasta la luna se hacía desentendida...

La consolidación de Acapulco tuvo lugar en las siguientes dos décadas. A finales de los 50 se rectificó en su totalidad la carretera a México, reduciendo de doce a siete horas el trayecto, y se empezaron a edificar hoteles lejos del centro: El Presidente y El Elcano, en Playa Condesa; Las Brisas, con un fraccionamiento aledaño de lujo, que de inmediato fue adoptado por el jet set nacional y extranjero, situado en los cerros que cierran la bahía; y el Pierre Marqués, sobre la playa Revolcadero, en mar abierto.

En la década de los 60 se construyó el nuevo aeropuerto internacional, aledaño a la laguna de Tres Palos, que de inmediato atrajo la atención de las compañías americanas. En aquella época, sin embargo, estaba vigente una disposición proteccionista que impedía a las aerolíneas extranjeras efectuar vuelos directos a Acapulco, siendo forzoso que hicieran una escala en la Ciudad de México. Esa norma absurda, concebida para proteger a las aerolíneas mexicanas, fue removida del tratado bilateral aéreo de 1968, y la demanda creció tan rápido que la oferta de alojamiento resultó insuficiente. Docenas de nuevos hoteles surgieron a lo largo de la playa, saturando hasta el límite el paisaje en las playas Hornos y Condesa, y aun en la lejana Icacos, a un costado de la base naval. Hasta las propias aerolíneas le entraron al negocio: Braniff construyó un Hyatt, American Airlines los Fiesta Americana.



LITERATEQUILTER

**La boda de Elizabeth Taylor y Eddie Fisher en el puerto.**



CINETOMA

**En atracción de luminarias, la Reseña de Acapulco competía con los grandes festivales europeos: Alain Delon, Sophia Loren y Paz Vega acudieron a la séptima edición.**

**Alemán logró convencer al presidente Echeverría de financiar el Centro Acapulco, que luego se convirtió en sede del Tianguis. En la gráfica, el expresidente al inaugurar el evento, con el secretario Rossell de la Lama.**



TURISTAMPA

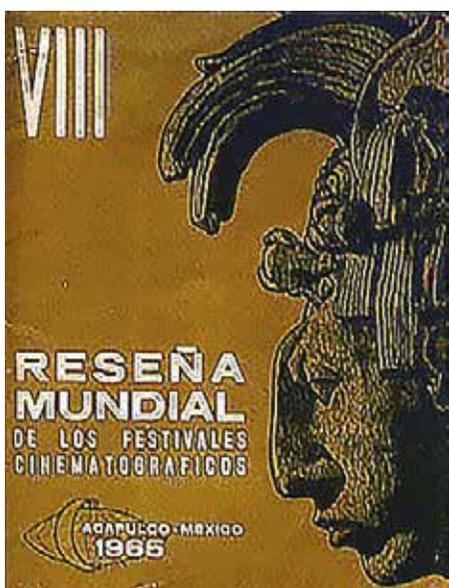
Personaje central en estas historias volvió a ser el expresidente Miguel Alemán, quien en 1961 había persuadido al mandamás en turno, Adolfo López Mateos, de crearle un organismo a su medida, el Consejo Nacional de Turismo, que durante un cuarto de siglo acaparó todos los recursos promocionales del presupuesto oficial. Hasta su muerte, en 1983, Alemán manejó a su antojo la publicidad turística de México, a la vez que actuaba como una especie de padrino de Acapulco, en una línea muy tenue que no permitía distinguir entre sus actividades oficiales y sus negocios privados.\*

La enorme influencia de Alemán y su grupo fueron un factor de consideración en el equipamiento del destino. Por ejemplo, Alemán en persona convenció al presidente Luis Echeverría de destinar 50 millones de dólares a la construcción de un fastuoso complejo de convenciones, el Centro Acapulco, con la intención de albergar la reunión anual de la American Society of Travel Agents (ASTA). Edificado sobre nueve de los 18 hoyos del primer campo de golf, e inaugurado en 1973, el complejo se convertiría, a partir de 1976, también por iniciativa de Alemán, en sede permanente del Tianguis Turístico, un encuentro de mayoristas y hoteleros que con el tiempo llegó a ser la feria turística más importante de América Latina.

Las iniciativas promocionales del Consejo ocuparon muchos frentes, y otorgaron a Acapulco un lugar de privilegio en el mundo del turismo. Digna de mención sería la Reseña Cinematográfica, iniciada en 1959 y sostenida a lo largo de doce años, que atraía luminarias del tipo Grace Kelly, y su esposo, Rainiero de Mónaco. Más importante que la propia reseña fue el hecho de asociar el nombre de Acapulco con la vida glamorosa de sus visitantes habituales: John Wayne, Elizabeth Taylor (que se casó en el puerto con Eddie Fisher), Orson Wells, Tyrone Power, Errol Flynn, Yves Cousteau, Anthony Eden y Brigitte Bardot, por mencionar algunos.

Pero el prodigio se había levantado sobre suelo fangoso. La falta de planeación ya había hecho estragos sobre el viejo Acapulco, que estaba repleto de tugurios, plagado de ambulantes y rebosante de basura, para no

\*Tras el fallecimiento de Alemán, el Consejo desapareció en pocos meses, siendo trasladadas sus funciones y su presupuesto a la subsecretaría de Promoción de Sectur. Unos años más tarde, en 1999, la subsecretaría se transformó en el Consejo de Promoción Turística de México, el CPTM, que adoptó una estructura similar al Consejo alemánista.



**Un motivo maya en el póster de la VIII Reseña.**



**La construcción del Princess, en las cercanías del aeropuerto, fue la piedra angular del Acapulco fuera de la bahía.**

hablar de las playas, que pasaron a ser propiedad de las cooperativas de lancheros. Otro asunto mayor eran las ciudades perdidas, que barrieron la vegetación de los cerros circundantes. Y el problema central: la contaminación de la bahía. Bañarse en el mar equivalía a jugar a la ruleta rusa, con infecciones de todo tipo: intestinales, nasales, auditivas, vaginales.

En la cumbre de su éxito, Acapulco fue incluido entre los destinos que evaluó el Banco de México, a finales de los 60, para incorporarlos a sus planes de desarrollo turístico, pero reprobó en todas las asignaturas. Recuerda Alejandro Morones, integrante del equipo original de banqueros: “Los problemas eran de una magnitud fuera de serie. Tan sólo meter una red de drenaje y construir plantas de tratamiento, requería más recursos que el presupuesto completo de Infratur. Era más fácil construir un nuevo Acapulco que reparar el que ya existía.”

Eso sin contar con la presencia alemanista, que jamás habría permitido que un intruso, así fuera el gobierno federal, se metiera en sus terrenos. De modo que Acapulco fue dejado de lado, aunque la inercia continuó dando sus frutos. Coincidiendo con las investigaciones del banco, como si nada estuviera pasando, el naviero P. Ludwig construyó cerca del nuevo aeropuerto el complejo de alojamiento más pretencioso del país: un hotel de mil cuartos, un centenar de villas privadas, un centro de convenciones y un campo de golf, todo bajo el sello de la marca Princess.

Unos años después, el empresario texano Troy V. Post arrancó un proyecto aún más ambicioso: el complejo Tres Vidas en la Playa (las mayúsculas del nombre cazan con sus iniciales), un desarrollo de súper lujo que funcionaría como club privado, con la lista de socios más exclusiva del mundo. Pero eran los tiempos justicieros del presidente Echeverría: los campesinos del ejido El Podrido invadieron el resort y lo pudrieron.

En 1985, año en que se publicó la primera edición de la *Fantasía de banqueros*, Acapulco tenía el liderazgo absoluto en número de habitaciones hoteleras, mientras Cancún apenas ocupaba un modesto tercer lugar, con un inventario de 6 mil cuartos. Pero esas cifras eran un espejismo. En realidad, tan solo 11 mil de las 28 mil habitaciones del puerto tenían categoría turística, es decir, calidad suficiente para ser ofrecidas en los mercados internacionales.

**A un costo astronómico, la Autopista del Sol fue una bocanada de aire para el puerto.**



SDPNOTICIAS

Aunque no fue evidente para todos, el péndulo ya iba en sentido contrario. Lenta, pero inexorablemente, los síntomas de la enfermedad empezaron a manifestarse: las tarifas hoteleras se fueron contrayendo, los niveles de ocupación se fueron estrechando, las aerolíneas espaciaron sus frecuencias, las convenciones empezaron a migrar, las inversiones se tornaron esporádicas, y lo que es peor, de boca en boca empezó a correr la leyenda negra del paraíso perdido.

Relata Javier Solórzano, autor de la traza urbana de Cancún: “Acapulco jamás se puso al día. Los hoteles no se renovaron en 40 años. Si tú vas a Las Vegas, vas a ver que tiran un hotel todos los días, siempre te están ofreciendo lo último, lo más nuevo. En Acapulco nunca han tirado un hotel, la oferta es de muy baja calidad, se quedaron viviendo en el pasado.”

Esa ha sido la historia de los últimos 25 años.

Cada sexenio, el Gobierno de la República inventa un plan de rescate para Acapulco, que cada vez incluye más espacios. Primero fue el Acapulco tradicional (la zona del centro de la ciudad, la playa Caleta y la isla Roqueta, más la Quebrada), pero paulatinamente se han ido sumando otros parajes (Hornos, Condesa, Icacos), hasta abarcar toda la bahía.

El intento más serio tuvo lugar durante la administración de Carlos Salinas de Gortari, que coincidió en el tiempo con la gestión estatal de su excuñado, José Francisco Ruiz Massieu. A dúo, armaron un plan para revitalizar el puerto, aunque se trató de un intento de reconversión, no de rescate, pues la antigua bahía quedó fuera del esquema.

Al gobierno federal le correspondió la transformación de la carretera en la Autopista del Sol, que atravesaba como vía rápida las ciudades de Cuernavaca y Chilpancingo, y ponía al puerto a tres horas y media de la Ciudad de México. La construcción de la vía arrancó en agosto de 1989, y se concesionó a Grupo Mexicano de Desarrollo, de Jorge Ballesteros, uno de los consorcios favoritos del régimen. La empresa se asoció con otras dos constructoras, ICA y Tribasa, que se repartieron por tramos la construcción de la cinta. Ninguna lo hizo bien: debido al deficiente diseño de



SUSANA PALAZUELOS

**La chef Susana Palazuelos.**

## Fernando Martí



ADNPOLITICO

**Carlos Salinas de Gortari.**

los taludes, los derrumbes se volvieron habituales desde la etapa inicial (y han continuado a lo largo de las décadas). El costo inicial de 800 millones de pesos casi se triplicó, en parte por la construcción de los puentes, entre los que destaca el Mezcala, con una extensión de 911 metros, 311 de claro y 160 de altura, el segundo en este último rubro en América Latina. Inaugurada en 1993, la autopista fue incluida en el rescate carretero de 1997, y entregada para su gestión a Caminos y Puentes Federales.

Mas allá de su deficiente diseño y sus problemas de tráfico, la Autopista del Sol acercó a Acapulco a su principal mercado, la capital del país, funcionando como una bocanada de aire fresco. Opina al respecto la chef Susana Palazuelos, una celebridad local, cuyo negocio de banquetes logró expandirse a nivel nacional a pesar del declive del destino: “Fue maravilloso, nos volvió a poner en el mapa.”

Inventora de las bodas a la orilla del mar, con más de 3 mil eventos en su historial, y entre 50 y 60 mil comensales por año, Palazuelos advirtió una clara reactivación del puerto: “La autopista permitió el regreso del turismo, y no sólo de multitudes, como dicen los críticos, también regresó el de alto poder adquisitivo. Además, no sólo trajo turistas, también generó inversiones. El efecto se palpó en todas las zonas que captan turismo de alto nivel: Las Brisas, Guitarrón, Puerto Marqués, Pichilingue, Punta Diamante.”

Paralelo a la construcción de la autopista, el gobierno de Ruiz Massieu cerró la pinza al lanzar un ambicioso plan de desarrollo: Punta Diamante. Haciendo de lado la bahía de Acapulco y sus elevados índices de contaminación, el área de cobertura se extendía hacia el oriente, paralela a la costa, arrancando en la zona de Las Brisas, abarcando Puerto Marqués y Pichilingue, luego Revolcadero y la zona del Princess, y llegando hasta Barra Vieja, en la desembocadura del río Papagayo. Una zona sin duda privilegiada, que en sus 32 kilómetros de longitud comprendía las instalaciones del aeropuerto internacional y todo el frente de la laguna de Tres Palos.

Aunque campeó la corrupción, el nuevo esquema atrajo suficientes inversionistas como para crear algunos fraccionamientos (Copacabana, Marina Diamante, Playa Diamante, Punta Diamante), un lujoso centro



REPOLITICAMX

**José Francisco Ruiz Massieu.**



FRASES ACAPULQUENAS

### Juan Antonio Hernández.

comercial (La Isla, sobre la carretera principal, rebautizada como Avenida de las Naciones), y algunos mega desarrollos hoteleros, entre los que destaca The Grand Acapulco Mayan, de Daniel Chávez, un complejo de tres hoteles con más de mil habitaciones y un campo de golf. A fin de marcar distancia con el paraíso perdido, los negocios de la zona empezaron a usar un nombre distintivo: Acapulco Diamante.

Todo ese proceso se vio robustecido por la irrupción de un apostador inesperado: Juan Antonio Hernández, propietario del Grupo Autofin, una financiera que inició en el negocio de los créditos para autos, se expandió con los créditos para casas (Mi Casa), terminó por abrir un banco (Mi Banco), y se metió en el negocio del turismo financiando vacaciones. Pero se metió muy en serio: con una solidez económica impresionante, Hernández adquirió en 2003 los terrenos aledaños al aeropuerto internacional y construyó un gigantesco centro de espectáculos (Forum, con 18 mil metros cuadrados), otro de convenciones (Expo, con 22 mil metros de área de exhibición y 13 mil de salones), y un hotel (800 habitaciones), todos bajo una marca paraguas sin duda presuntuosa: Mundo Imperial.

A la larga, en una operación reportada en 180 millones de dólares, Hernández le compró a la cadena Fairmont los hoteles Princess y Pierre Marqués (con mil 230 habitaciones), con lo cual se convirtió de golpe en el empresario líder de la recuperación del destino. Ese esfuerzo se vio colmado en mayo del 2015, cuando Acapulco volvió a ser sede del Tianguis Turístico, en atención a una promesa de campaña de Enrique Peña Nieto (por supuesto, en las instalaciones de Mundo Imperial, donde volvió a tener lugar en 2017).

Desde luego, los esfuerzos de unos pocos emprendedores no han sido suficientes para revertir, y ni siquiera para detener, el deterioro del auténtico Acapulco. En los últimos años, el puerto ha perdido casi todos sus vuelos internacionales, nulificando los efectos positivos de las ferias turísticas: el turismo extranjero, simple y sencillamente, no tiene forma de llegar. El flujo de visitantes se limita a la capacidad de la Autopista del Sol, que aparte de sus problemas de diseño, con frecuencia es bloqueada por los grupos disidentes que abundan en el estado de Guerrero. Para colmo, la delincuencia se ha enseñoreado en el puerto, con hechos de sangre e intercambio de fuego aun en la costera Miguel Alemán. Aunque es raro que un turista se vea afectado en esas escaramuzas, no tranquiliza a nadie que, en los últimos años, Acapulco haya figurado en las estadísticas como uno de los municipios más violentos del país.

### El Forum Imperial, sede del retorno del Tianguis al puerto.



MUNDO IMPERIAL

## Fernando Martí

Incluso sin esa plaga, las condiciones del destino son lamentables. En un estudio elaborado por el Instituto Mexicano de Competitividad, que evaluaba el desempeño de las ciudades mexicanas en rubros tales como estado de derecho, cuidado del medio ambiente, economía estable, mercado laboral, gobierno eficiente y honesto, infraestructura urbana e innovación, Acapulco figuró en el lugar 76 en una lista de 77 comunidades.

En sus conclusiones, el documento señalaba que el 51 por ciento de la población vive en condiciones precarias, que la ocupación hotelera apenas rasguña el 40 por ciento, y como dato ilustrativo del caos urbano, que la velocidad promedio de desplazamiento en la ciudad es de 20 kilómetros por hora.

Por desgracia, la solución integral que requiere Acapulco no está en la agenda nacional. No es que nadie sepa qué hacer, ni por dónde empezar: un estudio elaborado en 2014 por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu), llamado *Acapulco Visionario*, concluía la conveniencia de atacar en dos frentes: uno, la movilidad urbana; dos, el manejo del agua.



EFE/SECRETARÍA DE TURISMO

**De poco y de nada han servido los comités para reactivar Acapulco, a pesar de los figurones que han encabezado esos membretes. En la gráfica, con la secretaria Guevara, el magnate Carlos Slim y el gobernador Ángel Aguirre.**

En el primer renglón, el diagnóstico indica que la circulación a lo largo de la costera está estrangulada, y ese modelo vial no puede ser rehabilitado: sencillamente, no hay espacio para construir una vía alterna. En consecuencia, propone usar la opción más lógica, la bahía, habilitando rutas y transporte público en varias modalidades: ferries de todos los tamaños en corridas a múltiples destinos, además de taxis. Eso implica construir una serie de embarcaderos y terminales, distribuidas a lo largo de la bahía. Adicionalmente, se contempla el tendido de un sistema de tranvías (en algunos casos teleféricos), para bajar con eficacia a la gente de los cerros y evitar la circulación de autobuses.

En el segundo punto, el estudio reconoce que no hay salida sin un adecuado manejo del sistema hidráulico, lo cual implica una serie de instalaciones para prevenir daños por avenidas súbitas (chubascos torrenciales y huracanes), la instalación de acueductos (que suministren

el líquido a todas las colonias), y la construcción de plantas de tratamiento de aguas negras, tantas como sean necesarias, que tendrán el beneficio indispensable, en el mediano plazo, de erradicar la contaminación de la bahía.

La óptica del documento es precisa: el problema de Acapulco no es turístico, sino urbano. Tiene que ver con la funcionalidad de la plaza, con su estructura. Los turistas se fueron porque la ciudad se colapsó (aun antes de que fuera insegura), y no volverán con base en campañas de promoción, ofertas de hotel, descuentos de aerolíneas y carreteras soleadas. Acapulco tiene solución, pero hay que atacar los problemas de fondo.

La dificultad es que la solución es costosa. No está en manos del Ayuntamiento, ni del gobierno estatal, ni va a llegar con la instalación de comités de reconstrucción inoperantes, como el que promovió la propia Sedatu en la gestión de Rosario Robles (en cuyo comité de vigilancia figuraban nombres de relumbrón, como Carlos Slim y Miguel Alemán, que al parecer no tuvieron nada que vigilar). El rescate de Acapulco requiere un esfuerzo de envergadura nacional, coordinado por el gobierno federal, que debe estar dispuesto a aportar los recursos que sean necesarios, a fondo perdido, para que la ciudad vuelva a funcionar. Esa es su obligación y sería un acto de justicia, pues los últimos responsables de lo acontecido son, sin duda, los atribulados habitantes del puerto.

Ante el desafío, sin embargo, no es difícil adivinar cuál ha sido la respuesta de la autoridad, resumida en la cantaleta de moda: *no hay dinero*. ●