

el complejo militar-industrial en México durante la década de 1930; diálogo con el general Juan Andreu Almazán

JAMES W. WILKIE*

El llamado "complejo militar-industrial" es un término que se usa hoy ampliamente para discutir la solidaridad que existe entre militares e industriales como consecuencia del interés de ambos en asegurar el crecimiento de la industria militar. Un aspecto importante de esta relación en los Estados Unidos, por ejemplo, implica el ingreso de algunos militares a la industria de las armas —una vez jubilados—, siendo sus contactos con industriales indispensables para obtener nuevos contratos con mejores y mayores condiciones. Mientras que la construcción de materiales militares provee un gasto que estimula la economía, generalmente una buena cantidad de dicho desembolso se desperdicia, en el sentido de que no contribuye en sí a la capacidad nacional de producción. Esta descripción del complejo militar-industrial no es siempre válida, especialmente en los países en proceso de desarrollo, como lo era México durante la década de 1930.

El gobierno de México es conocido por haber socavado el papel político de sus generales en servicio al proporcionarles, entre otros beneficios, contratos en actividades como la industria constructora de caminos. En esa forma los militares mexicanos llegaron a tener interés económico en los asuntos nacionales, lo cual evitaba la necesidad de un cuartelazo para lograr el poder político, a la vez que hacía posible el desarrollo de la

infraestructura de México. Sin embargo, dicho proceso no fue simple, ni se llevó a cabo necesariamente con falta de honradez.

En la siguiente entrevista de historia oral, el general Juan Andreu Almazán cuenta las dificultades y mortificaciones que tuvo en los años de 1930 (así como sus éxitos) cuando ingresó a la industria de construcción para hacer caminos y ferrocarriles, a la vez que convertía al puerto de Acapulco en un centro turístico.

Juan Andreu Almazán (1891-1965), quien nació en el Estado de Guerrero y pasó muchos años como jefe de operaciones militares en el Estado de Nuevo León, describe aquí cómo ingresó a la industria constructora. En el siguiente diálogo, grabado en su propio hotel Papagayo, en Acapulco, en el año de 1964,¹ el general Almazán cuenta, *a*) cómo adquirió fama (desde 1925) cuando llevó a cabo la organización y construcción de una base militar modelo en Monterrey, siendo él entonces jefe de operaciones militares en Nuevo León; *b*) cómo fundó su propia compañía constructora (en 1927) antes de llegar a ser el ministro de Comunicaciones y Obras Públicas del presidente Pascual Ortiz Rubio (1930-1931); y, *c*) la forma en que perdió sus contratos para la construcción de caminos cuando cayó en desgracia con el jefe máximo de México, el expresi-

* University of California, Los Angeles. Copyright de James W. Wilkie.

¹ Este diálogo fue sacado y reorganizado de una transcripción de 285 páginas de las entrevistas de historia oral grabadas por James W. Wilkie y Edna Monzón de Wilkie con el general Almazán, en Acapulco, en julio y diciembre de 1964.

dente Plutarco Elías Calles (1931). Amargado por esta experiencia, estuvo renuente a volver a ingresar en negocios de construcción con el gobierno, hasta que el presidente Lázaro Cárdenas lo convenció a que aceptara, asegurándole que los problemas que había tenido anteriormente no surgirían de nuevo. Así fue como Almazán construyó los ferrocarriles en el sureste de México (1935-1938). Sin embargo, con cierta previsión, el general Almazán se puede decir que desde principios de la década de 1930 tenía una "póliza de seguro", al haber resultado él el único sobreviviente de una sociedad que formaban un grupo de generales y políticos quienes, por temor de mezclar sus negocios con su carrera, rompieron sus nexos con la Compañía Impulsora de Acapulco, de la cual quedó como dueño único Almazán.

Para algunos observadores que ven la política con cierto cinismo, la decisión de Almazán de no organizar una rebelión después de la elección presidencial "fraudulenta" de 1940, puede atribuirse a la acumulación de riqueza del general. Para otros, incluyendo al mismo Almazán, él se vio forzado a aceptar la derrota, una vez que los Estados Unidos enviaron al vicepresidente Henry Wallace, para que asistiera a la inauguración del opositor de Almazán, Manuel Ávila Camacho.

Cualesquiera que fueren las razones del resultado político de los asuntos nacionales en el México de 1940, la génesis de lo que ha venido a llamarse el "complejo militar-industrial" es interesante de por sí. Aunque no hayamos discutido este término con el general Almazán, el siguiente diálogo nos deja ver de cerca un ejemplo de este fenómeno, que se llevó a cabo en un estilo muy mexicano.

* * *

*James Wilkie (JW):*² Durante muchos años, como jefe de operaciones militares en Nuevo León, usted estuvo organizando y construyendo la ciudad militar de Monterrey, ¿no?

*Juan Andreu Almazán (JAA):*³ Sí señor. [La construcción] fue una obra que había yo empezado por mi

² Entrevista de 7 de julio de 1964.

³ El general Almazán murió antes de poder revisar la entrevista. En cuanto a la metodología de la historia oral, en general, véase James W. Wilkie y Edna Monzón de Wilkie, *México visto en el siglo XX; entrevistas de historia oral: Ramón Beteta, Marte R. Gómez, Manuel Gómez Morín, Vicente Lombardo Toledano, Miguel Palomar y Vizcarra, Emilio Portes Gil, Jesús Silva Herzog*. (México, D. F., distribuido por Cuadernos Americanos para el Instituto Mexicano de Investigaciones Económicas, 1969).

propia iniciativa, prácticamente sin recursos que encontrara yo en el presupuesto federal, sino con pequeñas partidas de economías que podía yo obtener de la Secretaría de Guerra, que ahora se llama de la Defensa. Además, con la iniciativa que aprovechaba para utilizar elementos en cierto sentido abandonados por el gobierno federal. Por ejemplo, había iniciado años antes el gobierno una construcción de un gran campo militar en Sarabia, Guanajuato. Y no sé por qué circunstancias fracasó la construcción de ese campo militar. Probablemente porque hubo cambio de presidente y, generalmente, aquí con los cambios de presidente hay la tendencia de abandonar lo que está haciendo con entusiasmo un presidente para iniciar otras cosas nuevas que le gustan más al presidente entrante.

Como quiera que sea, cuando yo supe de ese campo que abandonaban, pues desde luego solicité autorización para poder disponer de cuantos elementos se estaban echando a perder allí para llevármolos a Monterrey, teniendo la franquicia de fletes en los trenes para servicio militar; y, entonces, allí me llevé cuanto pude: puertas, ventanas, mozaicos, azulejos, muchas cosas. Además, en aquella época el cemento era muy barato y había competencia de algunas fábricas, pues había poco consumo de cemento, y yo conseguí el precio de treinta pesos la tonelada en Puebla, cuando en Monterrey valía seguramente más de cincuenta pesos. Y, como yo sacaba la franquicia de trenes militares para llevar el cemento a Monterrey —cemento y otros materiales de construcción—, entonces el cemento en Monterrey nos salía muchísimo más barato, casi a la mitad del precio a que se vendía en la plaza del mismo Monterrey.

En esa forma yo inicié la construcción del campo militar de Monterrey. Y con el entusiasmo de todos mis soldados y de los jefes y oficiales, y también vendiendo (tuve autorización para eso) las propiedades de los cuarteles viejos de la ciudad de Monterrey, todo el producto de la venta de esos cuarteles lo dedicaba yo al campo militar. Y en esa forma se hizo una obra que valía muchos millones de pesos, y prácticamente sin pedir del gobierno federal cantidades cuantiosas de dinero, porque en esa situación de crisis en que vivía México, no se podía esperar que lo que uno necesitaba viniera del presupuesto.

JW: ¿Entre qué años construyó el campo?

JAA: Pues, de 1930 a 1939...

Allá había una compañía americana que había fracasado [en la construcción de la carretera de México

a Laredo] por falta de experiencia o por lo que usted quiera. El general Calles, presidente de la República, tenía mucho interés en que se trabajara aprisa en esa carretera, que era la primera de México, y él había visto el entusiasmo que con saliva, sin presupuesto, y nada más con acceso de buena voluntad, iba ofreciendo mi campo militar admirablemente. Entonces el general Calles me mandó llamar, allí mismo en Nuevo León (él estaba en su Hacienda Soledad de la Mota). Él me dijo que si me había dado cuenta de que había fracasado la Compañía Byrne Brothers. Le dije:

“Pues sí, señor, desgraciadamente sí.”

“Bueno, pero no nos vamos a quedar así. ¿Qué lo que no pueden hacer los americanos, no lo vamos a poder hacer nosotros?” Le respondí:

“Pues yo creo que sí señor. No hay experiencia todavía entre los mexicanos para construcción de carreteras, pero pagando algún noviciado yo creo que sí”, y dice:

“Bueno, pues yo necesito que forme usted una compañía para que con el personal que usted escoja, ingenieros y todo eso, usted trabaje esa carretera y me la acabe.” Le dije:

“¡Pero señor, yo no sé de caminos! ¡Yo no soy ingeniero!”

“¡No! Ya veo cómo usted ha trabajado el campo militar y todo es cuestión de buena voluntad, de energía. De manera es que organiza usted la compañía.”

“Pues señor, no tiene remedio.” Pues no tuve más que aceptar la orden del presidente de la República, y [en 1927] organicé la Compañía Constructora Anáhuac, con la gran fortuna de poder encontrar rápidamente ingenieros muy competentes, que si no tenían mucha experiencia, en cambio, sí tenían muy buenos conocimientos teóricos, y sobre todo gran voluntad...

JW:⁴ [Más tarde], Ortiz Rubio le invitó a usted a unirse a su gabinete, ¿no?

JAA: Bueno, en cierta forma. Yo me vine. Desde luego es un hecho acostumbrado en México que el que triunfa en una revolución, ése luego va a la Secretaría de Guerra. Entonces muchas gentes creían que el general Calles, que tenía el nombre de “jefe” cuando la campaña contra la rebelión del general José Gonzalo Escobar [en 1929], pues que a mí me pondría de Secretario de Guerra. Pero yo ni lo quería oír bien; me hacía el disimulado porque en México pasan cosas incomprensibles. Sí, me dio a entender el general Calles en Europa, que vendría yo al gabinete. Pero no le

demonstré interés, ni hubo oportunidad de que me dijera él a dónde vendría yo. Cuando se vino el general Calles de Europa,⁵ a los pocos días me vine yo. Llegué a Monterrey y me llamaron de México, diciéndome que había yo de ir a una junta a la casa del general Calles con Ortiz Rubio; que me quería saludar, que esto y el otro. Fui, y el general Calles tomaba la palabra de la política que debería dirigir, y dijo el general Calles:

“Aquí el señor presidente electo tiene deseos de hacerle a usted una súplica.”

“A ver,” respondí. Entonces Ortiz Rubio dijo:

“Mi general, teniendo en consideración que a usted le gustan mucho las reconstrucciones de obras públicas, yo le ruego que acepte en mi gabinete el cargo de Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas.” Le contesté yo...

“Pero hombre, yo no puedo, ustedes saben que aquí por el general Calles me metí a hacer la carretera de México a Laredo, y ahora, ¿cómo voy a ser ministro y contratista?”

Entonces tomó la palabra el general Calles, antes de que hablara Ortiz Rubio. Es decir, ya la cosa era definitiva; y dice:

“No, de eso no tenga usted cuidado, porque sencillamente usted renuncia como presidente de la Anáhuac, pone a un ingeniero de su confianza, honorable, honrado, enérgico, que haga buena obra, como la ha hecho usted, y usted se va a la Secretaría de Comunicaciones.”

“Pues sí,” dijo el ingeniero Ortiz Rubio, “sí me parece muy bien, compañero; me parece muy bien lo que dice el señor general.”

Y allí resulté Secretario de Comunicaciones.

JW: Usted tuvo oportunidad de viajar por el país como Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, y en esos años México sufría una crisis económica. ¿Quisiera contarnos cuánto afectó la depresión mundial a México, en términos económicos?

JAA: Bueno, la situación era dolorosa, sobre todo en lo referente al erario federal, al grado de que, ya habiendo dificultades para pagar sueldos, salarios, haberes de tropa, y de que casi todo subía por falta de dinero; luego resultó el señor Luis Montes de Oca, Secretario de Hacienda —que era un ogro con la cuestión de dinero— diciendo que tenía que rebajarnos a todas las secretarías el veinte por ciento del presupuesto anterior.

⁵ Calles estaba en Europa entre junio y diciembre de 1929, siete de los catorce meses de la presidencia de Portes Gil: *México visto en el siglo XX*, p. 513.

⁴ Entrevista de 5 de julio de 1964.

JW: Entonces, la manera de resolverse la crisis económica fue la de gastar menos en vez de gastar más.

JAA: No en mi Secretaría, porque yo estaba empeñado en que, aunque fuera con miserias, arañazos y todo, las obras que me interesaban, que eran las del país, dispuse que no se pararan, que siguieran. Entonces yo tuve una plática con unos subjefes de la *Standard Oil* que estaban en México. Les dije:

“Miren ustedes, a ustedes les conviene que se gaste mucha gasolina, ¿verdad?”

“Pues claro.”

“Bueno, para incrementar las obras de caminos en México necesitamos mucho dinero para que no se nos paren las obras, sino que aumente mucho el vaivén, el ritmo del trabajo. Y yo no veo otra manera, más que ustedes me presten a mí dinero (no al gobierno); yo se lo pago, y yo arreglo que con el producto del aumento en el valor de la gasolina, les pago lo que presten.”

Entonces me dijeron que veían la cosa con mucha simpatía, que iban a tratar, que iban a consultar a los Estados Unidos; y, señor, me dieron crédito. No recuerdo cuántos millones, pero me dieron crédito; y durante el tiempo que estuve en la Secretaría impulsé [entre otras] la carretera de Acapulco a México, la de México a Laredo, la de México a Puebla, y la de Matamoros y Reynosa.

JW: Bueno, eso explica entonces algo importante: Mientras toda la economía del país se contrajo y los gastos del gobierno se contrajeron también, resultó que el ritmo de la construcción de caminos aumentó —cosa muy rara mientras todo estaba reduciéndose—, y yo quería saber y preguntarle a usted si eso fue una manera de resolver la depresión de parte de algunas personas en el gobierno.

JAA: ¿Y usted cómo supo eso?

JW: Estoy haciendo un estudio de la estadística social y económica de la Revolución.⁶ Pero los números a veces no hablan...

JAA:⁷ Desde luego, como nosotros trabajábamos por nuestro país, por ayudarlo, por imponer la cosa de beneficio para la patria, la obra empezó a desarrollarse y en las estimaciones luego se vio que costaba mucho menos, mucho menos que lo que le costaba a la nación con las compañías anteriores. Así es que puede considerarse qué gran economía había, porque así era la costumbre con esos trabajos públicos, en que el contra-

tista, con lo que da de gratificaciones a los empleados públicos y todo eso, sube fantásticamente el costo. Como a mí no había quien me pidiera gratificación por nada, y yo consideraba que con el diez por ciento que daba el contrato para atender toda la administración era más que suficiente, pues yo no sólo no autorizaba que se dispusiera de ese diez por ciento sino que en todo el tiempo que trabajábamos, cuando más, obteníamos el cinco por ciento. Así es que se hizo esa carretera de Nuevo Laredo hacia México, cuando ya la tuvimos nosotros —sin exageración—, con la mitad del dinero que hubiera pagado el gobierno a otras compañías.

JW: ¿Y en esa época no tenía usted aspiraciones políticas? ¿Calles se equivocó?

JAA: Yo nunca tuve aspiraciones, ni entonces ni después. Pero el general Calles en ese caso procedió con un odio que para mí era imposible de entender...

JW:⁸ Se dice que había alas ortizrubistas que querían apoyar a Ortiz Rubio y acabar con el callismo. ¿Cree usted que Calles estuvo verdaderamente amenazado por el grupo que respaldaba a Ortiz Rubio?

JAA: No, señor. Los únicos que hablamos con Ortiz Rubio fuimos sus ministros, los que fuimos con el general Calles. El pretexto [de Calles] era que ya había cuatro generales de división en el gabinete y que se estaban creando grupos para apoyar respectivamente al general determinado para la presidencia de la República. Y decía que, ¿qué iba a pasar si el general Saturnino Cedillo creaba su ejército, Almazán el suyo, Cárdenas el suyo, Joaquín Amaro el suyo; qué iba a pasar?. Y que por eso no convenía que siguiera el presidente Ortiz Rubio de presidente. Y nosotros dijimos:

“No señor —esa fue la tesis mía que aprobaron los demás—, ¿por qué le van a echar la culpa al presidente Ortiz Rubio de lo que esté pasando y de lo que llegue a pasar? En primer lugar, en lo que a mí respecta, nadie me ha hablado de política ni me ha invitado a formar un grupo ni nada; yo supongo que los demás serán lo mismo. Pero sobre todo, ¿por qué no somos honrados?, ¿por qué no somos honorables?, ¿por qué nos gusta hacernos los tontos?, ¿por qué echarle la culpa al presidente Ortiz Rubio de lo que hagan los generales? Pues señor, el remedio es muy sencillo, y yo lo propongo: que renunciemos los generales a nuestras carteras; que renunciemos y que ya no haya generales en el gabinete.”⁹

⁶ James W. Wilkie, *The Mexican Revolution: Federal Expenditure and Social Change Since, 1910* (2nd ed.; Berkeley: University of California Press, 1970).

⁷ Entrevista de 7 de julio de 1964.

⁸ Entrevista de 5 de julio de 1964.

⁹ Los generales renunciaron el 14 de octubre de 1931. Calles presionó la renuncia de Ortiz Rubio el 3 de septiembre de 1932.

[Después de mi salida del gabinete],¹⁰ el general Calles procedió a obrar contra la compañía constructora Anáhuac. . . Llegaron los soldados federales a los campamentos a expulsar a los trabajadores que hacían un trabajo verdaderamente digno de encomio, de admiración. Pues les iban a quitar la comida, su sustento, para echarlos fuera con todo y sus familias. . .

JW: ¿Usted construyó ferrocarriles en el sureste entre 1935 y 1938?

JAA: Cuando le volcó el cuerno de la buena suerte sobre la cabeza a Cárdenas, y fue presidente de la República, entonces él mandó al director general de los Ferrocarriles Nacionales, que llegó de parte del presidente Cárdenas, a decirme que ellos creían conveniente darme un contrato para la construcción del Ferrocarril del Sureste. Le dije:

“Hombre, ¿usted cree que yo le voy a trabajar a un gobierno mexicano con las porquerías que me hizo, las infamias, la ignominia de la conducta del Presidente Calles? ¡No hombre! No debe usted creer que haya quien vuelva a la misma cosa.” ¡Pues no acepté!

Andando el tiempo ya había nuevo presidente de los Ferrocarriles Nacionales, y al poco tiempo, otra visita [inútil] a Monterrey, en el campo militar, con la misma cosa, que el señor presidente Cárdenas me rogaba que yo aceptara un contrato para el Ferrocarril del Sureste.

Entonces, andando los meses se me presentó el general Cárdenas, el presidente de la República:

“Ah, mi general, ¿cómo está aquí?”

“Pues muy bien.”

“Está muy bonito el campo militar. . . Mi general, ya que usted tiene tanto entusiasmo para trabajar, etcétera, necesito que también el país aproveche algo de su buena voluntad. Yo le he mandado ver para que trabaje en el Sureste.”

Le dije:

“Sí, señor, yo le agradezco mucho. Pero yo le he mandado decir a usted que con un gobierno estilo de nuestra patria, no hay que trabajar nunca, porque es el patrón más mal agradecido, un gobierno mexicano.”

“¡Ah, no! Pero no todos los gobiernos van a hacer lo mismo. A mí me consta todas las porquerías que le hicieron. Pero conmigo será muy distinto. Yo le prometo que se le atenderá debidamente, rápidamente. La cuestión es que yo necesito que ese ferrocarril se haga rápido. Así es que yo se lo suplico.”

“Bueno, señor, pues eso ya es una orden nueva: ésta

es la tercera. Ya pecaría yo de muy presumido si me creyera tan indispensable. Y el modo de corresponderle a usted sus atenciones es decirle que sí.”

Hicimos los contratos y me juró él que nunca me molestaría, y que siempre nos atendería muy bien, y nos pusimos a trabajar. Me dieron, por cierto, a mí la obra dura, la obra gruesa, la obra de abrir la selva y trabajar sobre los pantanos y cruzar los ríos como podíamos, etcétera.

JW:¹¹ General, después de la campaña, después de que usted perdió la elección en 1940, ¿no se metió usted en política? ¿Qué hizo?

JAA: ¿Qué hice? Criar pollos para entretenerme. No podía emprender ningún negocio, y no sólo no podía, sino que en realidad le debo a sus paisanos los americanos —a Roosevelt y socios— estar discriminado en mi país hasta la fecha. Porque usted comprende que le regalaron los Estados Unidos a Cárdenas el país, como quien regala un rancho. . .

JW: ¿Y la compañía de construcciones de usted se había liquidado?

JAA: La liquidaron ellos, el gobierno, de la manera más cínica. [Manuel] Ávila Camacho, secundando a Cárdenas, me canceló los contratos cuando estábamos haciendo un trabajo admirable en las partes donde trabajábamos, donde nos conformábamos con sacar cinco o seis por ciento de utilidades, donde estos amigos habrían sacado cincuenta, sesenta o setenta por ciento de robo a la nación. Desde luego, cancelaron mis contratos. Pero eso no fue lo grave; lo grave fue que yo pensé llevarme todo mi equipo (un equipo espléndido del que todavía debía mucho dinero en los Estados Unidos de palas mecánicas y muchos talleres, etcétera—), para ir a trabajar a Colombia y a Venezuela. Mandé a concentrar todos los elementos a Coatzacoalcos para embarcarlos allí. Y sencillamente me comunicó el gobierno, así de sus pistolas, con el mayor cinismo imaginable, que esos elementos —que no tenían que ver nada con el gobierno— no podían salir del país.

“¿Por qué? Si van a trabajar.”

“Pues sí, pero se necesita que trabajen en México.”

“¿A las órdenes de quién?”

“Pues a las órdenes de quien quiera; pero no salen de aquí.”

Y ellos mismos, Maximino Ávila Camacho,¹² se encargó de buscarme comprador de los de él para pagarme a como quisieran. ¿Eh? ¡Crea usted en la justicia!

¹¹ Entrevista de 28 de diciembre de 1964.

¹² Hermano de Manuel Ávila Camacho.

¹⁰ Entrevista de 7 de julio de 1964.

JW: ¿Cuánto pudo salvar del valor de su equipo?

JAA: Pues de ese equipo debía mucho dinero que yo pagué en Estados Unidos, por conducto del Chase Bank y otros. Bueno, pues todo eso se redujo a saliva para hablar.

JW: ¿Entonces usted después de haber perdido su equipo y su compañía se vino aquí, a Acapulco?

JAA: No. Ya estaba yo aquí.

JW: ¿Cuándo llegó aquí?

JAA: Desde antes, cuando tomé posesión de la Secretaría de Comunicaciones, que entró el presidente Ortiz Rubio. Entonces —yo soy de Guerrero— me dijo el presidente Ortiz Rubio:

“Hombre, general, quiero ir a Acapulco; allá no hay ni a dónde llegar. Quiero estar unos días allá, pero cuando usted me diga que va a tener modo de darme alojamiento.”

“Bueno, voy a hacer un *bungalow* para usted.”

“Bueno, y también para usted haga otro, y otro para el Secretario de Guerra, el general Amaro.”

Y entonces me puse a hacer *bungalows* allí, en esas palmas: tres hermosos *bungalows*; pero trabajando como negros, con todos los camiones de la Secretaría, etcétera, y mucho personal de ingenieros. Hicimos tres *bungalows* de madera, rápido, para que viniera Ortiz Rubio. Llegamos con él cada quien a su *bungalow* y allí estuvimos unos días. Después, estando aquí, dice Ortiz Rubio:

“Pero hombre, es necesario que organice usted una compañía para desarrollar esto con sus amigos, etcétera. Vamos, yo entro también. Vamos a organizar una compañía por acciones, para que amigos de toda la República entren aquí. Es muy bonito y no hay esperanzas de hacer algo.”

Pues a mí me gustó, porque yo soy de Guerrero; podía servirle a mi Estado. Entonces organicé la Compañía Impulsora de Acapulco. Y se trató de comprar todos estos terrenos [del hotel Papagayo]. En vista de que no se sabía quién era el verdadero dueño de los terrenos (por ejemplo, había veinte personas que se decían dueños de un terrenito que nadie ocupaba para nada), los abogados dijeron:

“Lo mejor es que el gobierno del Estado expropie lo que necesiten para desarrollar a Acapulco; que lo expropien para que el gobierno del Estado le pague a cada quien que demuestre que es dueño de una fracción, con el dinero que entregue la compañía al Estado, y que le pague al propietario.” Entonces adoptamos la

política, por exigencia mía, de que lo que le pagara el Estado al que demostrara que era dueño, nosotros por nuestra parte pagaríamos otra cantidad de dinero mayor, para que todo el mundo quedara contento y satisfecho. Y todos encantados. Y así empezó a trabajar la Impulsora de Acapulco.

JW: ¿En qué año?

JAA: En 1930 o 1931.

JW: ¿Y esos *bungalows*, aquí donde usted y el presidente Ortiz Rubio y Amaro tenían su casa de madera, fueron propiedad del gobierno?

JAA: Los *bungalows* eran del gobierno, porque yo los había hecho con elementos de la Secretaría de Comunicaciones, y allí se quedaron. Pero no había hoteles, no había nada aquí en Acapulco. Y una vez en México, pasados algunos meses, le dije yo a Ortiz Rubio:

“Oiga usted, esos *bungalows* usted ve que están simpáticos, están muy útiles, tienen muy buenas regaderas, es fresco allí con las palmas. Hay mucha gente que viene a Acapulco y no tiene en dónde alojarse. ¿Por qué no da usted un acuerdo de que allí en esos *bungalows* se dividan bien los cuartos, etcétera, para tener unos veinte cuartos en los tres *bungalows*, que se puedan rentar al público?”

Entonces él dio el acuerdo. Luego vino la ofensiva del general Calles, que trató de deponer a Ortiz Rubio. Lázaro Cárdenas, Amaro, Luis Montes de Oca —todos eran accionistas de la compañía. Pero nada más empezó la campaña de Calles contra Ortiz Rubio, ¡todos se espantaron! Todos quisieron salirse de la compañía y no pagar las acciones ni nada, especialmente Cárdenas. Se largaron todos, y dije:

“Bueno, pues son unos infelices de Ortiz Rubio para abajo. Y yo, como soy de Guerrero, voy a organizar una compañía privada sin que tenga que ver nada el gobierno.” Y así fue como entramos a la compañía esta.

JW: Entonces usted se quedó con la compañía. ¿Cuándo pensó construir un hotel aquí para impulsar el turismo?

JAA: Bueno, entonces empezamos por tratar de drenar el terreno porque eran puros pantanos. Allí donde está la alberca ahora —hicimos una alberca muy grande—, y aquí abajo de este techo era un edificio muy grande con regaderas, para la gente que venía a bañarse aquí. Y en tiempo de temporada, pues se ponían infinidad de carpas de lona en toda la playa, y entonces íbamos iniciando la construcción de cuartos.

JW: ¿Y el hotel Papagayo, cuándo se comenzó y cuándo se terminó de construir?

JAA: Más o menos se empezó a trabajar como en 1937 o 1938.

JW: ¿Y se terminó?

JAA: Se terminó en 1945.

JW: ¿Y cuándo empezó a crecer el turismo? ¿Antes de la guerra o después?

JAA: Yo creo que cuando empezó a venir bastante turismo fue durante la guerra. Sí, como no podían ir a Europa o a los Estados Unidos, procuraban venir para acá, generalmente en barco; y, aparte, muchos turistas venían en las carreteras malas que había aún.

JW: ¿Cuándo pusieron el pavimento de aquí a México?

JAA: Bueno, la carretera se estuvo trabajando desde que vinimos con Ortiz Rubio acá; estaba recién abierta —un año o dos años antes la había abierto el general Calles, presidente de la República— y fue avanzando, fue perfeccionándose. Le hicieron pavimento en el periodo de Alemán. Luego, en tiempo de Ruiz Cortines, la mejoraron bastante; la enderezaron, quitaron curvas.

JW: ¿Y el hotel ha sido su principal negocio después?

JAA: No, tengo otro negocio. He seguido aquí porque aquí he vivido como en un retiro.