



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**Facultad de Estudios Superiores Acatlán**

*Ruta a la Modernidad. El Camino Nacional México-Nuevo Laredo (1925-1936)*

**Tesis para obtener el Título de Licenciado en Historia**

**Presenta:**

**José Manuel Rivera Vela**

**Asesora:**

**Dra. Irma Hernández Bolaños**

Ciudad de México, Agosto 2022



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b><u>INTRODUCCIÓN</u></b>	<b>4</b>
<b><u>I. LA ERA DEL PODER</u></b>	<b>15</b>
1.1 ÍCONO DE LA MODERNIDAD: EL AUTOMÓVIL	17
1.2 DEL MÉXICO DE LAS DILIGENCIAS A LA NACIÓN DE LAS CARRETERAS MODERNAS	24
1.3 EL PANAMERICANISMO Y LA RUTA INTERAMERICANA	36
<b><u>II. EL CAMINO NACIONAL MÉXICO-NUEVO LAREDO</u></b>	<b>49</b>
2.1 LOS CAMINOS MODERNOS	51
2.2 LA GEOGRAFÍA DE LA RUTA	56
2.3 EL ITINERARIO	61
2.4 LA APERTURA DE LA CARRETERA	75
<b><u>III. EL CAMINO COMO SUJETO HISTÓRICO</u></b>	<b>79</b>
3.1 LOS VESTIGIOS DE UN GRAN EPISODIO NACIONAL	80
3.1.1 LA CEREMONIA INAUGURAL	87
3.2 NUEVAS INDUSTRIAS PARA MÉXICO	98
<b><u>CONCLUSIONES</u></b>	<b>115</b>
<b><u>ÍNDICE DE IMÁGENES</u></b>	<b>49</b>
<b><u>ÍNDICE DE CUADROS</u></b>	<b>129</b>
<b><u>FUENTES DE CONSULTA</u></b>	<b>129</b>

## AGRADECIMIENTOS

A mis padres, por toda la comprensión y el soporte que obtuve de su parte. A Manuel Rivera García, mi papá y amigo, quien me ha enseñado aspectos de la vida que no se encuentran en el aula de clases y que contribuyeron a escoger mi tema de investigación. A mi madre, Marisol Vela Díaz, quien siempre me ha alentado a seguir con mis estudios y que contribuyó como nadie a que concluyera mi investigación.

A mi novia, Alexa Guerrero Trejo, quien me ha acompañado en este viaje de la vida retroalimentando mis pensamientos y madurando a mi lado, inspirándome a crecer en cada aspecto de mi vida.

También quisiera agradecerle profundamente a la Doctora Irma Hernández Bolaños, a quien he admirado académicamente desde la primera clase me impartió. Sin duda alguna fue ella quien, en su seminario de titulación, me ayudó a que me enfocara en terminar mi investigación.

Resulta importante reconocer a mis compañeros, colegas historiadores, que me leyeron una y otra vez y enriquecieron mi trabajo: Rogelio, Yedid, Luisa, Guadalupe, Jessica, Félix y Marco.

Igualmente, quisiera agradecerle a la biblioteca de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, perteneciente a la Dirección General de Planeación, especialmente a Aleyda Torres, quien amablemente me recibió en sus instalaciones y me brindó los archivos necesarios para elaborar mi investigación. Además a la Hemeroteca Nacional Digital de México, específicamente a Jorge Daniel Ciprés Ortega, que me envió vía correo electrónico las publicaciones que enriquecieron esta tesis. A Fernando Elizondo, quien tuvo la atención de recibir mi llamada para hacerme llegar digitalmente fotografías de su colección personal, que fueron de mucha ayuda para ilustrar mi tema.

Asimismo quisiera agradecerle a la Doctora Diana Lizbeth Mendez Medina, quien de manera muy cordial me hizo llegar su reciente investigación que se relaciona directamente con mi objeto de estudio, cuestión que contribuyó a abrirme el panorama en torno a como abordar distintos tópicos.

Finalmente quisiera reiterar mi agradecimiento a cada una de las personas ya mencionadas, por su tiempo pero sobre todo por su energía, pues de no ser así no me encontraría en este momento tan fructífero de mi vida.



## INTRODUCCIÓN

Hoy día el sistema económico mundial, a través de una muy compleja infraestructura de comunicaciones, hace posible la difusión de una idea o noticia en prácticamente todo el planeta y a una velocidad nunca antes vista. Lo mismo sucede con el intercambio de bienes, productos y servicios, y el transporte de personas. En el siglo XXI la humanidad ha alcanzado un grado de desarrollo en el cual los tiempos y las distancias se han reducido considerablemente, si se compararan con las formas del siglo XIX o incluso con la centuria pasada. En este contexto las autopistas, vistas como un avance tecnológico, indudablemente, han sido partícipes de la propagación de un estilo de vida fugaz, voraz, moderno y muy pocas veces nos hemos detenido a reflexionar en torno a su existencia y lo que éstas posibilitan. La importancia de las carreteras como las conocemos es enorme si queremos entender la complejidad de una economía global, así como problematizar aspectos que se han pasado por alto durante décadas, cuestiones que benefician a gran parte de la población pero que también pueden afectar a otra.

La presente investigación encuentra su origen en el nato interés que tengo sobre el autotransporte y las carreteras – sobre automóvil, la potencia de los motores en el terreno subyacente y a la sensación de velocidad – pero también sobre las problemáticas sociales que estos elementos traen tras de sí, ya que desde la infancia me vi relacionado con el tema y conforme fui creciendo y tomando conciencia sobre el sistema de transporte en nuestro país, se me presentó la necesidad de abordarlo desde una perspectiva histórica que permitiera la reflexión y mejoría del mismo. Esta consideración tomó muchos matices, que me llevaron a repensar la infraestructura carretera y buscar respuestas que contribuyeran a aliviar la situación de quienes las transitan, desde turistas hasta transportistas, policías viales, etc. Así, el estado actual de las autopistas en México, y de quienes se ven beneficiados o afectados por su existencia, justifica mi interés sobre el estudio de este tópico, pues como dijo el filósofo español Ruiz de Santayana; “Quien no conoce su historia está condenado a repetirla”, puede que a través de una revisión histórica de los caminos en México, sea factible encontrar elementos que contribuyan a mejorar la disposición caminera – sobre todo logística – de un país en vías de desarrollo, en pos de aliviar los males de comunicación existentes en la nación.

A nivel mundial, en las primeras décadas del siglo pasado el automóvil tomó un papel de gran relevancia en materia de transporte de bienes y personas. En México dicho proceso

puede fecharse a partir de 1925, pues si bien este medio de transporte estuvo presente en algunas ciudades desde 1895, fue durante la década de 1920 cuando el gobierno posrevolucionario reconoció la importancia del autotransporte para el desarrollo de la nación, que recién había superado una guerra civil: la Revolución Mexicana. La introducción de los camiones y carros a los centros urbanos significó un nuevo episodio para la historia nacional en el cual se buscaría pacificar e interconectar al país, asimismo reestablecer las buenas relaciones con sus vecinos, específicamente con Estados Unidos.

Por lo tanto, con el objetivo de promover una imagen positiva de México en el extranjero y de atraer inversiones e ingresos a través de la actividad turística, el Estado posrevolucionario buscó que los estadounidenses visitaran México. Esto se lograría con la construcción de un sistema de caminos aptos para la circulación del automóvil, es decir; con la instauración de una infraestructura moderna que denotara confianza en los viajeros y que a su vez permitiera el intercambio económico en regiones aisladas, lográndose con ello dar un gran paso en materia de atracción turística pero también de integración territorial, legitimándose en parte el quehacer del nuevo gobierno. Es necesario señalar que el interés del gobierno mexicano por procurar su propia infraestructura de carreteras debe entenderse dentro del contexto de la fiebre de los caminos en América Latina, donde cada país persiguió sus propios objetivos camineros, teniendo un objetivo en común: comunicarse vía terrestre con el resto del continente por medio de una ruta panamericana.

Así, queda claro que la construcción de una infraestructura de caminos al interior de México respondió a intereses variados, destacando el del fomento al turismo como un elemento crucial que por sí mismo traería ingresos e inversión a la nación, y con ello progreso y modernidad. Por lo tanto el 17 de octubre de 1925 se proclamó el Día del Caminero en honor al personal que materializaría lo anteriormente señalado, reconociéndose oficialmente la importancia de la carretera moderna<sup>1</sup> y todo lo que ésta permitiría explotar en materia económica.<sup>2</sup> La creación de la Comisión Nacional de Caminos (CNC) en el mismo año,

---

<sup>1</sup> Entiéndase como carretera o camino moderno aquel que en su última etapa de construcción cuenta con una capa pavimentada apta para la circulación de vehículos automotores con llantas de caucho. Gerardo Pólito Román, *Evolución, tecnologías aplicadas en la actualidad y el futuro de los pavimentos flexibles en México*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Ingeniería, UNAM., México, 2015, pp. 43-49.

<sup>2</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Antecedentes de la Reconstrucción y Conservación de Carreteras*, <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/antecedentes/> [04 de noviembre de 2020].

organismo perteneciente a la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), fue el primer paso que se dio para establecer una infraestructura de carácter moderno y nacional al interior del país.

Los primeros caminos que la CNC tuvo a su cargo fueron relativamente cortos, yendo del entonces Distrito Federal hacia poblaciones cercanas como Pachuca, Puebla o Toluca, destacando posteriormente la vía hacia Nuevo Laredo, Tamaulipas, por su carácter colosal – de poco más de 1,200 kilómetros de longitud – y de intercomunicación con el extranjero. Esta última ruta es el objeto de estudio de la presente tesis, que se entenderá como el camino del progreso que permitió la comunicación entre regiones aisladas y la llegada de la modernidad – y todo lo que ésta conllevó – al interior del país. Así, el Camino Nacional México-Nuevo Laredo – nuestro sujeto historizable – al ser la primera ruta que llevaba hacia Estados Unidos, y que también materializaría una sección de la panamericana en el país, se verá como un símbolo de la civilización moderna pos industrial, como un espacio y un avance tecnológico en materia de transporte sobre el cual la población posrevolucionaria tuvo la oportunidad de interactuar con viajeros estadounidenses y comercializar sus productos con otras regiones del país, reconociendo a su vez la labor del nuevo régimen, legitimándolo y posicionándolo como un gobierno capaz, todo lo cual no hubiera sido posible sin la utilización del automóvil.<sup>3</sup>

Este medio de transporte, con antecedentes como lo conocemos a finales del siglo XIX, se entenderá como uno de los productos más importantes de la modernidad, lapso temporal en el cual se introdujeron en México además de dicho producto, la radio, el cine, las instalaciones eléctricas, los elevadores y un sin número de novedosos artefactos producidos industrialmente que facilitaron el día a día de la población. Estos aparatos implantaron nuevas formas de vida, rompiendo con los paradigmas del momento, contribuyendo a que hoy en día la historia del siglo pasado se entienda como un periodo en donde la humanidad y la máquina comenzarían una nueva y casi irrompible relación.

La apertura del Camino Nacional México-Nuevo Laredo significó, además del comienzo de nuevas prácticas relacionadas al turismo, transporte y movilidad para las poblaciones aledañas a la ruta, el inicio de una nueva relación no sólo bilateral entre México

---

<sup>3</sup> Aunado a esto es necesario señalar que para la tercera década del siglo pasado la red ferroviaria se encontraba muy dañada, lo que imposibilitó aún más la comunicación entre ciertas regiones de la nación.

y Estados Unidos, sino también multilateral entre el primero y el resto del continente americano. Lo que nos lleva a enfatizar que nuestra carretera simbolizó modernidad, y debe ser concebida como un logro del Estado posrevolucionario en materia de caminos a favor del país y ante la comunidad internacional, sobre todo de dicho continente.

El estudio del tema es importante para entender el proceso de ordenamiento territorial mexicano del siglo XX, también el establecimiento de las industrias del autotransporte y del turismo en el país. El funcionamiento de la ruta fomentó la construcción de muchas otras arterias viales que comunicaron regiones aisladas, incentivando el desarrollo del sistema de caminos y carreteras a nivel nacional en 1925, año en que iniciaron los trabajos para la construcción del Camino Nacional México-Nuevo Laredo, y hasta 1957, fecha en que se inauguró la carretera México-Nogales siendo la tercera de su tipo que conectó al entonces Distrito Federal con uno de los tres puertos fronterizos septentrionales de mayor importancia para el país, después de las zonas urbanas de Nuevo Laredo y Ciudad Juárez, respectivamente. Actualmente la frontera tamaulipeca sigue siendo la más recorrida y de mayor consideración para el intercambio carretero de México con Estados Unidos.

Al mismo tiempo, mediante el análisis de este tópico se podrá comprender la importancia histórica de la Carretera Panamericana, vía que forma parte el objeto de estudio de esta investigación, siendo una ruta internacional imprescindible para lograr la integración del continente americano y que a su vez promueve el expansionismo económico estadounidense en la región, relacionado con la industria automovilística. De esta forma podrá comprenderse que la panamericana significó algo más que un método de influencia yanqui, pues puede entenderse también como un medio que ofreció nuevas alternativas relacionadas a las diferencias culturales y sociales de las naciones de América Latina.

Con base en ello, valdría la pena preguntarse ¿De qué manera la planeación, construcción y apertura de la vía México-Nuevo Laredo contribuyó a legitimar el quehacer del Estado posrevolucionario en el contexto de reconstrucción y modernización de un país como México entre 1920 y 1940? Despejando esta pregunta podremos señalar cómo la inauguración de la vía posibilitó la modernización de México, así mismo comprender las causas, consecuencias y retos de su edificación.

Por lo tanto, a manera de hipótesis, debe señalarse que la inauguración del Camino Nacional de mayor longitud y más importante para la época contribuyó considerablemente a

que el Estado posrevolucionario se legitimara frente al mundo y, sobre todo, frente a la población mexicana, como un gobierno que pondría sobre la mesa los intereses del pueblo, logrando comunicar regiones aisladas durante siglos, posicionando a México como una nación moderna. A su vez, también puede afirmarse que la modernización del país se vio acelerada con la inauguración de la vía porque después de su apertura se conectaron al sistema comercial nacional e internacional vastas regiones en las que, según las fuentes revisadas, la población vivía “primitivamente” y sin tener contacto con el resto de la República.<sup>4</sup>

Asimismo, como parte de dicha hipótesis, es necesario señalar que los motivos que incitaron la construcción de la vía hacia Nuevo Laredo se relacionan con un proceso de integración territorial absolutamente necesario, en el cual se intercomunicaron regiones incomunicadas. A su vez, el gobierno posrevolucionario vio en este camino nacional la oportunidad para atraer turismo estadounidense e inversión extranjera que contribuyera a mejorar la situación del país, aspecto que también se relaciona con la consolidación del autotransporte en México, industria que poco después de tres décadas suplantó al ferrocarril, debido a su bajo costo y flexibilidad. Finalmente, los obstáculos a los que se enfrentaron tanto el estado posrevolucionario, como los ingenieros mexicanos corresponden a que el primero tuvo que solucionar una crisis relacionada al presupuesto utilizado para el levantamiento de la vía. Los ingenieros, por su parte, tuvieron que lidiar con todo tipo de contratiempos relacionados tanto a la celebración y cancelación de contratos, como a la complejidad geográfica aledaña a la ruta, obteniendo en este ejercicio la experiencia necesaria para continuar con la edificación de una infraestructura de autotransporte terrestre a nivel nacional.

Por otra parte, es necesario señalar que para la elaboración de esta tesis se llevó a cabo una revisión sistemática de textos e investigaciones que abordan la relación entre el ser humano, los caminos y carreteras; al Camino Nacional México-Nuevo Laredo; la cuestión del panamericanismo visto desde la óptica histórica; al surgimiento del turismo moderno<sup>5</sup> en

---

<sup>4</sup> “México inaugura la más bella y la mejor de sus carreteras”, en Rodrigo de Llano (presidente y director general), *Excélsior. El Periódico de la vida Nacional*, miércoles 1º de julio de 1936, p. 7.

<sup>5</sup> Aunque el término *tour* hace su aparición por primera vez en 1670, significando “viaje circular”, el concepto de turismo en el sentido moderno de la palabra se relaciona con “[...] un fenómeno de los tiempos actuales, basado en la creciente necesidad de recuperación y cambio de ambiente, el conocimiento y la apreciación de la belleza escénica, el goce del contacto con la naturaleza [...]”. Es, por lo tanto, una actividad relacionada con el

nuestro país y a tópicos que tienen que ver con el estudio de la automovilidad relacionados estrictamente con nuestro objeto de estudio.

Los estudios que han abordado la cuestión de la relación entre el ser humano, los caminos y carreteras han sido elaborados por Tomás Calvo,<sup>6</sup> Sergio Ortiz<sup>7</sup> y la SCOP.<sup>8</sup> Estos escritos son de vital importancia para la presente investigación debido a que, respectivamente, abordan conceptos clave para el estudio del tema, tales como ordenamiento territorial y geografía histórica; mapas de la evolución del sistema de transporte terrestre entre los siglos XVIII y XIX; y la explicación de que independientemente de la tendencia ideológica de cada régimen que ha gobernado nuestro país, la infraestructura de transporte siempre ha sido una de las prioridades gubernamentales.

Los textos que relacionan al ser humano con los automotores enfocándose especialmente en el caso de México corresponden a autores como Francisco Aguilar,<sup>9</sup> Brian Freeman<sup>10</sup> y Rebeca Vergara,<sup>11</sup> investigaciones valiosas debido a las fuentes que utilizan, periodísticas y oficiales, así como por su metodología, que desde la óptica histórica problematizan la relación de los mexicanos del siglo pasado con nuestro icónico invento moderno: el automóvil.

Por otra parte, los escritos que abordan al objeto de estudio de esta investigación, aunque desde una problemática distinta, corresponden a autores como Wendy Waters,<sup>12</sup>

---

descanso, el placer, el desarrollo cultural y la recreación, constituyendo una forma particular del uso del tiempo libre de recreación. Miguel Angel Acerenza, *Conceptualización y Origen del Turismo*, Trillas, México, 2006, pp. 25-27.

<sup>6</sup> Calvo Thomas, *Por los caminos de Nueva Galicia: transportes y transportistas en el siglo XVII*, Universidad de Guadalajara, México, 1997.

<sup>7</sup> Sergio Hernán Ortiz, *Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la Colonia y principios de la vida independiente*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), México, 1994.

<sup>8</sup> SCOP., Advertencia por Luis Bracamontes, *Caminos de la República a la Época de la Reforma. Años 1856-1857*, SCOP., México, 1976.

<sup>9</sup> Francisco Aguilar, *El motor de una ciudad: proceso de configuración urbano automotriz en Zacatecas (1908-1846)*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Historia, Universidad Autónoma de Zacatecas, México, 2018.

<sup>10</sup> J. Brian Freeman, *El despertar del camión de carga en México*, Fairleigh Dickinson University, [https://www.academia.edu/35991312/El\\_despertar\\_del\\_camion\\_de\\_carga\\_en\\_Mexico\\_in\\_Automotores\\_y\\_transporte\\_publico\\_Un\\_acercamiento\\_desde\\_los\\_estudios\\_historicos\\_IIse\\_Anglica\\_81lvarez\\_Palma\\_ed\\_El\\_Colegio\\_Mexiquense\\_2017](https://www.academia.edu/35991312/El_despertar_del_camion_de_carga_en_Mexico_in_Automotores_y_transporte_publico_Un_acercamiento_desde_los_estudios_historicos_IIse_Anglica_81lvarez_Palma_ed_El_Colegio_Mexiquense_2017) [15 de noviembre de 2019].

<sup>11</sup> Rebeca Vergara Rosales, *La Introducción del Camión como Medio de Transporte Público en la Ciudad de México. 1917-1922*, Tesis para obtener el grado de maestra en historia, UNAM, 2013.

<sup>12</sup> Wendy Waters, *Re-Mapping the Nation: Road Building as State Formation in Post-Revolutionary Mexico, 1925-1940*, tesis para obtener el grado de doctora en historia, Universidad de Arizona, 1999.

Benjamin Fulwider<sup>13</sup> y Víctor Manuel Gruel Sáñez,<sup>14</sup> quienes entienden al Camino Nacional México-Nuevo Laredo desde una perspectiva de la relación ciudadano-Estado, económica y cultural, respectivamente.

Los escritos que han tratado al panamericanismo como ideología integradora del Continente Americano son los de Rosa Isabel Gaytán Guzmán,<sup>15</sup> Teresa Maya Sotomayor,<sup>16</sup> Diana Corzo González<sup>17</sup> y William Manger.<sup>18</sup> Estos autores han dejado claro que dicha ideología panamericana tiene sus orígenes a finales del siglo XVIII y principios del XIX en EE. UU. y América Latina, respectivamente. El factor común que comparten las naciones americanas, según los autores, tiene que ver con la instauración de una vía de comunicación terrestre que conectara todo el continente.

Ahora se mencionarán los textos que han abordado la historia del turismo y de cómo se introdujo éste en México durante la primera mitad del siglo XX, siendo Miguel Ángel Acerenza,<sup>19</sup> Héctor Pérez García,<sup>20</sup> Ettinger Catherine R,<sup>21</sup> Eugenio Mercado López<sup>22</sup> y Kent

---

<sup>13</sup> Fulwider B. Fenjamin, *Driving the nation: Road transportation and the postrevolutionary Mexican state, 1925-1960*, Washington, Georgetown University, 2009, <https://repository.library.georgetown.edu/bitstream/handle/10822/553123/fulwiderBen.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [10 de enero de 2021].

<sup>14</sup> Víctor Manuel Sáñez, “La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos”, en *Estudios Fronterizos*, vol. 18, No. 36, Mexicali, 2017, p. 3, [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0187-69612017000200126](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-69612017000200126) [29 de noviembre de 2019].

<sup>15</sup> Rosa Isabel Gaytán Guzmán, “Las relaciones internacionales de México en el siglo XIX: de la independencia formal a la actualización de la independencia”, en *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, No. 115, enero-abril, 2013, pp. 33-67, [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:iAhPNA\\_2T60J:www.revistas.unam.mx/index.php/ri/article/download/49026/44085+&cd=2&hl=en&ct=clnk&gl=mx](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:iAhPNA_2T60J:www.revistas.unam.mx/index.php/ri/article/download/49026/44085+&cd=2&hl=en&ct=clnk&gl=mx) [13 de octubre de 2020].

<sup>16</sup> Teresa Maya Sotomayor, “Estados Unidos y el Panamericanismo: El caso de la I Conferencia Internacional Americana (1889-1890)”, en *Historia Mexicana*, Vol. 45, No. 4 (180) abril-junio 1996, El Colegio de México, México, 1996, <https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/2370> [13 de octubre de 2020].

<sup>17</sup> Diana Corzo González, “La conformación de una política exterior mexicana en torno al colorarlo Roosevelt a la Doctrina Monroe, 1904-1906”, en *Secuencia. Nueva Época*, No. 48, Instituto Mora, 2000, pp. 183-194, <http://dx.doi.org/10.18234/secuencia.v0i48.713> [15 de octubre de 2020].

<sup>18</sup> William Manger, *El panamericanismo y las conferencias panamericanas*, Unión Panamericana, EEUU., 194?, <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=documentos/10221.1/67085/1/213007.pdf> [16 de octubre de 2020].

<sup>19</sup> Miguel Ángel Acerenza, *Op, Cit*.

<sup>20</sup> Héctor Pérez García, *Historia de Hotelería y Turismo en México*, Universidad de Guadalajara, México, 2015.

<sup>21</sup> Catherine R. Ettinger, “Mexico by car. The panamerican highway and architecture for tourism”, en *International Journal of Scientific Management and Tourism*, No. 4-2, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

<sup>22</sup> Eugenio Mercado López, “Patrimonio Cultural y turismo en el México posrevolucionario”, en *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, Vol. 14, No. 4, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México.

Dickson,<sup>23</sup> los autores obligados para la concreción de una tesis que trate el surgimiento de esta práctica en el México posrevolucionario y que han sido de mucha ayuda para el desarrollo de este escrito debido a su carácter analítico pero, sobre todo, por la temporalidad que abordan. Asimismo, Jimena Mateos, Cristina Padilla Dieste y Luisa Fernanda Rico Mansard, han contribuido a la problematización del turismo desde una óptica académica, y sin duda han sido vitales para el desarrollo de la presente investigación.<sup>24</sup>

Finalmente quedan dos investigaciones de publicación muy reciente, relacionados tanto al automovilismo, como al turismo en México durante la primera mitad del siglo pasado. El primero es el publicado en la revista *Secuencia*, titulado “Panamericanismo y negocios binacionales. Transportes, carreteras y servicios turísticos (Estados Unidos de América y México 1920-1940)” escrito por Luis Anaya Merchant,<sup>25</sup> quien hace un análisis de la construcción de carreteras y los servicios turísticos que éstas dejan tras de sí y con ello la relación económica entre Estados Unidos y México, así como de la situación del autotransporte en México, aunque lo hace desde una perspectiva tecnológica y económica, pasando por alto el estudio de los productos culturales que surgieron a partir de la construcción de la red carretera en México durante la temporalidad abordada.

Diana Lizbeth Méndez Medina y Victor Manuel Gruel Sánchez son los coordinadores del segundo estudio de publicación reciente. Esta vez, en un extenso trabajo que lleva por título *Mensajes desde la frontera México-Estados Unidos. Reflexiones históricas sobre el turismo y la cultura nacional, 1927-1945*,<sup>26</sup> los autores señalan la importancia de la relación de México con su vecino del norte a través de símbolos culturales como son las exposiciones internacionales, publicaciones periódicas y regiones de afluencia turística al interior de la nación latinoamericana. En este escrito destaca el carácter cultural que se le da al estudio de *Mapa. Revista Turística*, fuente de primera mano de la presente investigación.

Las fuentes primarias que se utilizaron en la presente investigación para contestar las preguntas planteadas algunas páginas arriba son la *Memoria del Camino Nacional México-*

---

<sup>23</sup> Kent Dickson, *Una excursión por México en auto. Guías turísticas, 1925-1940*, California State Polytechnic University, 25 de abril de 2013.

<sup>24</sup> CONACULTA, *Patrimonio Cultural y Turismo. 14 Cuadernos*, CONACULTA/Vigrafic, México, 2006.

<sup>25</sup> Luis Anaya Merchant, “Panamericanismo y negocios binacionales. Transportes, carreteras y servicios turísticos (Estados Unidos de América y México, 1920-1940)”, en *Secuencia*, No. 110, 2021.

<sup>26</sup> Diana Lizbeth Méndez Medina, Victor Manuel Gruel Sánchez, *Mensajes desde la frontera México-Estados Unidos. Reflexiones históricas sobre el turismo nacional, 1927-1945*, Universidad Autónoma de Baja California, México, 2021.



*Nuevo Laredo*, un escrito de carácter oficial que la SCOP publicó en 1936, en el cual se da una detallada descripción del proceso de construcción de dicha vía, haciendo también mención de las compañías que la llevaron a cabo. Al mismo tiempo se revisaron publicaciones fechadas entre 1923 y 1949 provenientes de *The New York Times*, *The Military Engineer*, *Down to Mexico*, *Excélsior*, *El Nacional*, *El Informador*, *Mapa. Revista Turística* y *Caminos*, así como tarjetas postales provenientes de las colecciones de William F. Manger y Fernando Elizondo, fotografías de la mediateca del INAH y escritos del Archivo de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, SCT, ubicado en la Ciudad de México. El papel de la fotografía fue esencial para ilustrar paisajes, estructuras, establecimientos y vehículos.

Las publicaciones periódicas provenientes de Estados Unidos (*The New York Times* y *The Military Engineer*) contribuyeron a entender la apertura de esta vía desde una visión externa, destacando su postura en torno a lo favorecida que se vería la Ruta Panamericana con la conclusión de nuestro camino nacional, resaltando elementos enfocados en la novedosa técnica utilizada; es decir elogiaron la idea de que por fin habría un camino moderno al interior de la nación. Por otra parte, las fuentes nacionales (*Excélsior*, *El Nacional*, *El Informador* y *Mapa. Revista Turística*) emitieron un ferviente nacionalismo basado en las bellezas naturales y recursos aledaños a la carretera. Ambas visiones ayudaron a entender este episodio nacional como uno de los más importantes del siglo pasado en materia de comunicaciones.

Los objetivos de la presente investigación tienen que ver, *grosso modo*, con evidenciar la importancia de la inauguración del Camino Nacional México-Nuevo Laredo visto como un conducto/avance tecnológico posrevolucionario que posibilitó la introducción masiva del automóvil en la República Mexicana, en el contexto de reconstrucción nacional posterior a la Revolución y de la sustitución del ferrocarril por el novedoso vehículo de combustión interna, lo cual debe entenderse como sinónimo de modernidad.

Por lo tanto, esta tesis plantea evidenciar la importancia de los caminos modernos, así como del automóvil y los procesos de integración nacional e internacional que representaron los primeros dos factores. Al mismo tiempo describe los episodios de construcción de nuestro objeto de estudio en el marco de las técnicas petrolizadas del siglo pasado. Finalmente, introduce el estudio de las vías de comunicación terrestres como sujetos historizables,

destacando la importancia del episodio de edificación y apertura del Camino Nacional-México Nuevo Laredo dentro de la historia tanto del país, como regional.

La metodología que se utilizó en la presente investigación se relaciona con la historia cultural y de la tecnología, encuentra su base en autores como Bolívar Echeverría, quien demuestra con puntualidad y sensatez lo complicado que puede ser definir el concepto de “cultura” y cómo este se ha adaptado a distintas realidades, sobre todo en el continente americano,<sup>27</sup> lo cual contribuyó a entender la evolución del sistema de transporte en México desde una óptica en la que se vislumbran rupturas de paradigmas, como el hecho de que fuera posible recorrer trayectos en días o incluso horas que anteriormente se cubrían en periodos de semanas o meses, aspecto que trajo consigo la introducción de una nueva serie de prácticas relacionadas estrictamente con la velocidad del automóvil, es decir de una cultura motorizada.

Carlos Lange Valdés, por su parte, plantea una definición de urbanidad que va más allá de cualquier delimitación de carácter territorial que la congregación humana pueda alcanzar; es decir, plantea la posibilidad de estudiar aquellos “no lugares” en los que conviven los transeúntes y que existen sólo gracias al fenómeno de dicha movilidad urbana.<sup>28</sup>

John Urry señala cómo podría definirse el fenómeno de la automovilidad, entendiéndolo como algo que tiene que ver con un objeto de estudio relacionado a la manufactura de consumo individual que liga industrias, así como la forma predeterminante de un “casi privado” modo de transporte como una seña cultural dominante que contiene el mayor discurso de la “buena vida”. El autor enfatiza que la clave para entender la auto movilidad no es el carro por sí mismo, sino el sistema de interconexiones que representa.<sup>29</sup>

Daniel Escorza<sup>30</sup> y Gerardo G. Sánchez abordan la cuestión de la modernidad urbana en México, el primero a partir de la fotografía y el segundo a partir de una revisión historiográfica que resalta cómo durante la tercera década del siglo pasado se utilizaron modelos y autores europeos provenientes del siglo XIX, que visualizaron las problemáticas

---

<sup>27</sup> Bolívar Echeverría, *Definición de la Cultura*, FCE., México, 2019, Bolívar Echeverría, *La americanización de la modernidad*, ERA /UNAM, México, 2008.

<sup>28</sup> Carlos Lange Valdés, “Dimensiones culturales de la movilidad urbana”, en *Revista invi*, No. 71, Vol. 26, mayo de 2011, pp, 87-106.

<sup>29</sup> John Urry, “The `System` of Automobility”, en *Theory Culture & Society*, Octubre de 2004.

<sup>30</sup> Daniel Escorza Rodríguez, *El automóvil y la fotografía de sus inicios*, Fototeca Nacional, INAH, Cristal Brunido, mayo de 2007.

de una urbe en expansión.<sup>31</sup> Por otra parte Mimi Sheller señala que la fenomenología del uso del carro subraya nuevas prácticas sociales que van más allá del mero medio de transporte.<sup>32</sup>

Siguiendo la propuesta de Rosa Ficek los factores a analizar en el estudio de nuestra vía de comunicación son: los actores oficiales (como el Estado, las instituciones, las políticas y los discursos); diversos sujetos sociales (granjeros, indios, trabajadores, pasajeros, automovilistas, activistas, migrantes, etc.); no humanos (recursos naturales, comodidades, enfermedades, piedras, llantas, registros, humedad); y cosas intangibles (conocimientos, memorias, afectos, disposiciones, orientaciones, ideas, deseos y sueños).<sup>33</sup>

Hemos dividido esta tesis en tres capítulos, el Capítulo I. “La era del poder”, que trata el impacto de la llegada del automóvil en los principales centros urbanos de la primera mitad del siglo XX, entendiéndolo como un artefacto que posibilitó la ruptura de paradigmas milenarios relacionados a las distancias geográficas y los tiempos que se requerían para trasladarse de un lugar a otro. En el Capítulo II. “El Camino Nacional México-Nuevo Laredo”, se describe la evolución de la edificación de la infraestructura terrestre en el mundo con la intención de comprender el proceso de levantamiento de nuestra carretera, entendiéndolo a esta última como uno de los métodos más modernos para la época. Finalmente, en el Capítulo III. “El camino como sujeto histórico”, se ubican los antecedentes del autotransporte y turismo en el país dentro del contexto de levantamiento y apertura del ya señalado objeto de estudio, el cual indudablemente benefició a estas industrias y contribuyó al posicionamiento de México como una nación pacificada y lista para recibir tanto viajeros, como inversiones provenientes del extranjero.

---

<sup>31</sup> Gerardo G., Sánchez Ruiz, “La modernidad urbana en México. Fuentes teóricas y prácticas de la primera mitad del siglo XX”, en *Secuencia*, No. 64 enero-abril, 2006, pp. 81-108.

<sup>32</sup> Mimi Sheller, “Automotive Emotions: Feeling the Car”, en *Theory Culture & Society*, Octubre de 2004.

<sup>33</sup> Rosa Ficek, *Op. Cit.*, pp. 37, 44-45.

## I. LA ERA DEL PODER

Vehemente dios de una raza de acero,  
Automóvil ebrio de espacio,  
Que piafas y te estremece de angustia  
Tocando el freno con estridentes dientes...<sup>34</sup>

Filippo Tommaso Marinetti

El presente capítulo tiene como objetivo destacar la importancia del surgimiento del automóvil tanto a nivel mundial, como nacional. Así, se abordará este icónico invento moderno como un artefacto que revolucionó las prácticas de movilidad alrededor del mundo, siendo un medio de transporte que indudablemente influyó sobre en el quehacer gubernamental de las naciones industrializadas y no industrializadas, como el caso de México, contribuyendo a su vez a que el mundo comenzara a entenderse mediante su utilización como un espacio común, posibilitando el surgimiento de nuevas industrias relacionadas con el automovilismo.

La historia del siglo pasado destaca por el surgimiento e inmersión de aparatos y avances tecnológicos en el día a día de la sociedad, sobre todo de la europea y norteamericana. Así, la radio, el cine, las instalaciones eléctricas, los elevadores, los aviones y un sin número de novedosos artefactos producidos industrialmente facilitaron la vida de la población porque en teoría, estaban al alcance de las masas.<sup>35</sup> Lo anterior cambió drásticamente la forma de asimilar el mundo, todo estaba al alcance de todos y el poder que representaban los novedosos inventos significó una nueva era para la humanidad; cruzar el océano vía aérea, sumergirse en él a profundidades antes inconcebibles, tener perfecta visibilidad de noche gracias a la luz eléctrica, entre otras cosas, propició el achicamiento del

---

<sup>34</sup> Roberto Wong, *Elogio al Automóvil*, <https://www.tierraadentro.cultura.gob.mx/elogia-al-automovil/> [15 de marzo de 2022].

<sup>35</sup> Anita Brenner, “*Old Mexico changed by a new highway. The building of the Pan-American Road Disturbs Ancient Customs and Leads the Country Into the Modern Age*”, en *The New York Times*, 18 de agosto de 1935, sección SM. Hannes Meyer referencia dicha Era del Poder en su texto “El nuevo mundo”, donde describe de qué manera han cambiado los usos y costumbres, sobre todo del individuo occidental, propiciados por los avances tecnológicos de la primera mitad del siglo pasado. Hannes Meyer, “El nuevo mundo. *The New World*”, en *Architekt 1889-1954. Schriften der zwanziger Jahre*, Traducido por Paula Puente, Das Werk, Alemania, 1990. Esta “Era del Poder” relacionada a la utilización del automóvil en México podría fecharse entre 1895, año de introducción del primer vehículo de autopropulsión interna al país, y 1950, década en la que dicho vehículo suplantó al ferrocarril en materia de transporte terrestre.

mundo, la reducción de las distancias<sup>36</sup> y sobre todo un cambio de mentalidad colectiva encaminado al hecho de que "no existiría lo imposible".

El periodo de transición entre los siglos XIX y XX puede entenderse en este escrito como un lapso temporal protagonizado por la ciencia y la tecnología. Las "Exposiciones Universales"<sup>37</sup> celebradas en diversas ciudades alrededor del globo destacaban los avances tecnológicos desarrollados por las naciones industrializadas, como el caso de la llevada a cabo en 1889, en París, donde se mostró al público por primera vez el automóvil como un bien de uso familiar y particular. Es este último artefacto el que ha definido el objeto de estudio de la presente tesis ya que, como se señalará a continuación, la construcción de caminos modernos respondió a las necesidades de los vehículos automotores; así – a manera de metáfora en torno a qué fue primero si el huevo o la gallina – puede entenderse que, al menos en el caso de México, el carro precedió a las autopistas, aunque el desarrollo tecnológico de ambos se dio a la par.

La historia de los caminos y calzadas que ha utilizado el hombre para trasladarse de una región a otra se remonta al surgimiento de la humanidad. Su evolución se ha visto íntimamente ligada a la de los medios de transporte, de vital importancia para el desarrollo de los centros urbanos en el mundo. Las carreteras modernas<sup>38</sup> como se conocen actualmente representan la culminación evolutiva del modo terrestre y comenzaron a implementarse mundialmente a principios del siglo pasado.<sup>39</sup> Muchas veces las rutas elegidas por las antedichas arterias viales se construyeron sobre los antiguos trazos de herradura, adaptados con anterioridad al paso de caballos y carretas, por lo que la verdadera innovación tecnológica de las nuevas autopistas recayó, más que en la apertura de nuevos itinerarios, en la adaptación del terreno a las exigencias del automóvil, icónico invento moderno. A su vez, por su bajo costo en comparación con el levantamiento de vías férreas, permitieron a las naciones no

---

<sup>36</sup> S. Graham, "The end of geography or the explosion of the place? Conceptualizing space, place and information technology" en *Progress in Human Geography*, 22, 2, 1998, pp. 165-185.

<sup>37</sup> Tenorio Trillo Mauricio, *Artífugio de la nación moderna. México en las exposiciones universales, 1880-1930*, México, F.C.E., 1998.

<sup>38</sup> Término que designa a las vías de comunicación con carreteras, pavimentadas, existiendo diferentes tipos de pavimentos, siendo el flexible el que corresponde al camino petrolizado. Fernando Olivera Bustamante, *Estructuración de vías terrestres*, UNAM/Grupo Editorial Patria, México, 2009, p. 7.

<sup>39</sup> Por otra parte, el macadam o macadán fue una técnica que precedió a los caminos modernos, y se empleó, junto con otro tipo de empedrados – como se verá en el capítulo III – durante el siglo XVIII y XIX. Es necesario señalar que dichas técnicas "antiguas" aún se utilizan en algunas partes del país.

industrializadas como México desarrollar rápidamente una infraestructura moderna en materia de transporte terrestre.<sup>40</sup>

Por lo tanto las vías de comunicación terrestre pueden entenderse como sujetos historizables – y también como avances tecnológicos – que atestiguaron la evolución del transporte humano y de mercancías, así como lugares sobre los que se han llevado a cabo numerosos procesos de configuración del espacio y permitido el flujo de información que ha posibilitado la comunicación mundial a través del tiempo.<sup>41</sup> En este sentido, la apertura del Camino Nacional México-Nuevo Laredo representó un nuevo capítulo en la historia de nuestro país, que significó, entre otras cosas, un intercambio cultural y económico sin precedentes de la nación latinoamericana con los Estados Unidos de América y el resto del continente. Esto le permitió al Estado posrevolucionario lograr sus objetivos tanto de pacificar al país, como para implementar una infraestructura de transporte moderna a corto y mediano plazo, legitimándose como un ente que desde el primer momento que operó dio resultados satisfactorios para la población.

Es necesario subrayar que los caminos modernos – en el siglo XX – se desarrollaron como una adaptación a las exigencias del automóvil. Consecuentemente, en las siguientes páginas se abordará este símbolo de la modernidad desde la perspectiva tecnológica y cultural, y con ello su influencia en el devenir de la historia occidental. Así el lector comprenderá cómo el arribo de este artefacto a México representó un giro en su desarrollo que lo llevó a contar con una infraestructura propia en materia de transporte terrestre motorizado, es decir; una red de caminos auspiciada por el capital estatal posrevolucionario.<sup>42</sup>

## **1.1 ÍCONO DE LA MODERNIDAD: EL AUTOMÓVIL**

Uno de los artefactos tecnológicos más representativos del mundo moderno es el automóvil. La historia de este novedoso vehículo de autopropulsión se remonta al siglo XVIII, cuando

---

<sup>40</sup> “[...] la posibilidad de llegar a otros sitios y conocerlos a una velocidad y una facilidad sin precedente, consiguió ampliar la mirada sobre el territorio nacional que se reconfiguraba a través de los nuevos caminos como metáfora de progreso y civilización.” Diana Lizbeth Méndez Medina, Víctor Manuel Gruel Sáñez, *Op. Cit.*, p. 84.

<sup>41</sup> En el capítulo III se profundizará sobre del camino visto como sujeto historizable.

<sup>42</sup> Fenjamin Fulwider, *Op. Cit.*, p. 25. César Yáñez, Marc Badia-Miró, “El consumo de automóviles en la América Latina y el Caribe (1902-1920)”, en *El trimestre econ.* Vol. 78, no. 310, Ciudad de México, 2011, p. 17, [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2448-718X2011000200317](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2448-718X2011000200317) [15 de julio de 2020].

Nicolás Cugnot, en 1769, materializó el primer prototipo de tres ruedas propulsado por una máquina a vapor, un coche demasiado pesado, ruidoso y temible.<sup>43</sup> Así, muchos inventores y visionarios se esmeraron en construir un vehículo que rompiera con la larga tradición que utilizaba bestias de carga para transportar bienes y personas.

Fueron muchos los prototipos que salieron a la luz siguiendo la idea de trasladarse libremente sobre un vehículo de autopropulsión y la historia ha registrado un sin número de inventos de dicha índole que difícilmente encontraron una producción en serie, así como un mercado fructífero que hiciera de este novedoso medio de transporte un instrumento común dentro de los centros urbanos.<sup>44</sup> El antecedente directo del automóvil moderno se encuentra en el construido por Karl Benz y Gottlieb Daimler que se exhibió en la Exposición Universal de París de 1889, “vehículo para cuatro personas con motor refrigerado por agua y con una caja de cuatro velocidades, ya no era un carruaje sin caballos, sino un medio de transporte de forma propia.”<sup>45</sup> [Imagen 1]



Imagen 1. Daimler “Rueda de alambre”, 1889, <https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Daimler-wire-wheel-car-1889.xhtml?oid=5921> [18 de julio de 2020].

---

<sup>43</sup> Mariana Tovar Montaña, *Modos de transporte y su desarrollo*, Tesis para obtener el título de Ingeniero Civil, México, Instituto Politécnico Nacional, 2008, p. 27. Nicholas Joseph Cugnot construyó e hizo funcionar un carruaje con tres ruedas y con un motor de vapor pensando que podía usarse para arrastrar cañones. El carruaje alcanzaba una velocidad de cinco kilómetros por hora. Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón, *La introducción del automóvil a Morelia. Análisis sociotécnico*, Primer Concurso: Forjando Historiadores, Archivo Histórico Municipal de Morelia, 2013, p. 38 [https://www.researchgate.net/publication/337367670\\_La\\_introduccion\\_del\\_automovil\\_a\\_Morelia\\_Analisis\\_sociotecnico](https://www.researchgate.net/publication/337367670_La_introduccion_del_automovil_a_Morelia_Analisis_sociotecnico) [12 de julio de 2020].

<sup>44</sup> La larga lista de los vehículos de autopropulsión que surgieron después del fabricado por Cugnot puede encontrarse en Tovar, *Op. Cit.*, pp. 27-29.

<sup>45</sup> *Ibid.*, p. 28.

El vehículo elaborado por Benz y Daimler es un parteaguas en la fabricación de este novedoso medio de transporte. Por ello no tardaron en surgir numerosas empresas enfocadas a la producción en serie del nuevo automóvil, siendo Henry Ford quien revolucionó la incipiente industria automotriz mediante la fabricación masiva de vehículos de autopropulsión a base de combustión interna, cuestión que abarató su precio de venta, por lo que dicho invento dejó de ser un artefacto de lujo y formó parte de la cultura de consumo cada vez más accesible para la población.<sup>46</sup>

Así la producción masiva de este novedoso medio de transporte revolucionó a su vez al antiguo sistema de movilidad y de traslado de mercancías y de personas a nivel mundial. Por lo tanto se hizo cada vez más necesaria la reconfiguración de las ciudades en pos de que el automóvil y el ser humano convivieran en un espacio urbano, evitando riesgos de accidentes,<sup>47</sup> aunado a la necesidad de crear caminos adecuados, o sea una nueva infraestructura para el automóvil; rutas que conectaran áreas rurales con zonas urbanas.<sup>48</sup>

La introducción del automóvil en la cotidianidad urbana también representó una considerable reducción de costos y tiempos de traslado, así como un gran incremento en la

---

<sup>46</sup> El Ford Modelo T tenía, en 1908, un costo de 850 dólares, lo cual representó una clara diferencia de casi 3000 dólares en comparación, por ejemplo, con el American Underslung, automóvil de lujo de la época. Tom Collins, *The legendary Model T Ford*, USA, Krause Publications, 2007, p. 284. No sólo quién comparaba un carro estaría relacionado con el mismo, sino también los usuarios del transporte público de pasajeros.

<sup>47</sup> Por ejemplo; entre 1907 y 1908, en Madrid, se registró una gran cantidad de noticias en la prensa sobre atropellos, heridos, muertes y, en algunos casos, intentos de linchamientos a los conductores de los coches en los lugares centrales de la ciudad. Esto hizo necesaria la implementación de una regulación de tránsito en la que, gradualmente, el automóvil fue ganando terreno frente a los ciudadanos. Santiago Gorostiza, “El choque del automóvil con la ciudad. Entrevista con Alfonso Sanz” en *Séptimo Programa Marco de la Unión Europea*, 2007-2013, pp. 2-3 (paginación propia), <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4763663.pdf>, [07 de julio de 2020]. Lo anterior no fue un caso aislado, más bien una situación común en muchas zonas urbanas del mundo durante los primeros años del siglo XX. En México también se tienen registros de los primeros accidentes en las ciudades, por lo que, en muchos casos – a manera de ejemplo – en la ciudad de Morelia se emitió, el 3 de diciembre de 1918, un nuevo Reglamento para la circulación de automóviles y camiones que, entre otros puntos, regulaba la velocidad de estos medios de transporte a 20 km/h. en calzadas amplias y a 10 km/h. en zonas confluídas. Rodríguez, *Op. Cit.*, p. 91.

<sup>48</sup> En los primeros años del siglo XX las naciones industrializadas vieron en los automóviles y los camiones un gran potencial para transportar tanto bienes, como personas, por lo que no tardaron en adoptar su preexistente red de caminos para transitarlos con los nuevos vehículos de autopropulsión interna, pero no fue sino hasta concluida la Primera Guerra Mundial que se puso en práctica una nueva técnica de construcción que suplantó al método Mc Adam. *Vid Infra* [cap. II]. Así, “el transporte por carretera a partir de 1920 comenzó un rápido proceso de transformación a nivel mundial, aumentando enormemente el tráfico, especialmente el tráfico pesado, lo que motivó el desarrollo de un procedimiento de diseño de firmes y de nuevas tecnologías, tanto en Europa como en América.” Rubén Tino Ramos, “Vías, carreteras y otras calzadas: Breve historia de las mismas”, en *Cimbra: Revista del Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas*, No. 376, 2007, p. 24. <https://es.scribd.com/document/360503158/Vias-Carreteras-y-otras-calzadas-Breve-historia-de-las-mismas-2007-revista-376-pdf> [12 de julio de 2020].



motilidad<sup>49</sup> y flujo de personas, bienes materiales e información. Esto posibilitó, por ejemplo, un rápido despliegue de tropas y artefactos militares en los conflictos bélicos de principios del siglo pasado, específicamente en la Gran Guerra. Por lo tanto el automóvil, icónico invento del mundo moderno, tomó – junto con otros vehículos motorizados como el ferrocarril, las motocicletas, los camiones, tanques, barcos y aviones – un rol especial no sólo enfocado en la destrucción, sino también en la conservación de vidas humanas.<sup>50</sup> [Imagen 2]



Imagen 2. “Ambulancias motorizadas del Este de África con techos y costados ventilados”, *The Times. History of the war*, London, 1910s, pp. 281, 294, <https://fileupload.timesdev.tools/uploads/15e2411ce00ace493b8711ed3f88a7f5-mech.pdf> [09 de julio de 2020].

Es necesario detenerse aquí para reflexionar de qué manera influyó la Gran Guerra en la temprana evolución de la nueva industria automovilística. La injerencia que tuvo el desarrollo de este episodio, transcurrido entre 1914 y 1918, en la fabricación de los

---

<sup>49</sup> La motilidad, según Kaufmann, es un potencial de movilidad que constituye un capital social, una capacidad personal de ser móvil en el espacio a la cual el sujeto accede y se apropia de acuerdo con sus circunstancias. Véase Andrea Gutiérrez, “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte” en *Bitácora 21 (2)*, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2012, p. 64, <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076> [07 de julio de 2020].

<sup>50</sup> El Desarrollo de la Primera Guerra Mundial, entre 1914 y 1918, puede entenderse como una guerra de ingeniería en la que los vehículos mecánicos de autopropulsión interna tomaron un rol especial. Tal es el caso que miles de soldados fueron trasladados a través de estos novedosos medios de transporte, que contribuyeron de una forma decisiva a ganar, por ejemplo, la Batalla de Marne en septiembre de 1914, otorgándole a los aliados una importante victoria sobre las tropas del Imperio Alemán. Asimismo, fue durante esta Gran Guerra que surgieron las ambulancias como las conocemos hoy, salvando la vida de decenas de miles de soldados en los campos de batalla. Tan sólo en 1916, la Cruz Roja Británica poseía alrededor de 2,500 vehículos que trasladaban diariamente una gran cantidad de personas heridas fuera de las zonas de peligro, hacia hospitales móviles. *The Times. History of the war*, London, 1910s, pp. 281, 294, <https://fileupload.timesdev.tools/uploads/15e2411ce00ace493b8711ed3f88a7f5-mech.pdf> [09 de julio de 2020].

novedosos vehículos automotores definió el perfeccionamiento progresivo de sus partes a través de innovaciones tecnológicas y combinaciones mecánicas, que lo posicionaron como el más idóneo para el traslado de bienes y personas. Así, en la posguerra los nuevos autobuses, automóviles y camiones se incorporaron de lleno a la vida civil cotidiana, directamente al servicio de la economía productiva como un medio urbano y rural que se haría cada vez más indispensable.<sup>51</sup>

La utilidad de los automóviles y autocamiones quedó evidenciada tanto en los campos de batalla europeos, como también en la crisis estadounidense-mexicana de 1916 – en la llamada Expedición Punitiva –, cuando dichos vehículos se emplearon en zonas naturales de muy difícil acceso desprovistas de vías camineras, siendo este un verdadero desafío al que respondieron eficazmente los nuevos autotransportes, cuestión que contribuyó a cimentar su fama. Por lo tanto, el ejército estadounidense no dudó en adquirir numerosas unidades del tan mencionado medio de transporte moderno.<sup>52</sup>

Lo anterior significó que con el automovil las distancias y los tiempos se redujeron, cuestión que dolosamente se puede confirmar durante el desarrollo de la Gran Guerra Mundial, con el número de soldados transportados y desplegados tanto en vía férrea, como en los nuevos vehículos automotores, lo que se reflejó en la cantidad de vidas perdidas durante el conflicto bélico.<sup>53</sup> Esto no implicó que los beneficios del automóvil no se utilizaran en la facilitación del comercio y el rápido traslado de personas e información durante las

---

<sup>51</sup> Mateo Martinic B., “Los comienzos del transporte mecanizado terrestre en Magallanes (1900-1930)” en *Magallania*, Vol. 37, Chile, 2009, p. 5, [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-22442009000100002](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-22442009000100002) [08 de julio de 2020].

<sup>52</sup> *The Times*, *Op. Cit.*, pp. 281, 294. Por otra parte Brian Freeman, “El despertar del camión de carga en México”, *Op., Cit.*, pp. 126-127, señala que desde 1911 observadores de la industria automotriz estadounidense reconocieron que los camiones podrían ser bastante útiles para la vigilancia de su frontera, indicando que “en caso de una intervención armada desde México, [éstos] podrían ayudar a mantener sus líneas de abastecimiento”. El autor señala que ya en 1914 el Departamento de Guerra de Estados Unidos poseía 50 camiones. La decisión de perseguir a Pancho Villa por haber atacado Columbus, Nuevo México, convirtió el norte de la nación mexicana en un laboratorio importantísimo para la prueba de camiones norteamericanos. Lo anterior debido a que los Constitucionalistas “reusaron autorizar el uso de las vías férreas al ejército extranjero”, consecuencia de ello fue que los jefes militares norteamericanos decidieron ejecutar una campaña motorizada hacia el interior del país vecino. Así, en el mes de marzo de 1916 el Departamento Sur del U.S. Army creó las primeras dos compañías camioneras (*motor truck companies*), equipadas con 27 camiones cada una. Para finales de junio se habían formado ya 10 compañías que incluyeron vehículos de las marcas FWD., Jeffery, Kelly-Springfield, Peerless, Packard, Riker, entre otras. Este proceso de prueba y experimentación funcionó como una gran demostración mundial del poder del camión como una máquina de transporte a media y larga distancia.

<sup>53</sup> Si bien las armas fueron los artefactos tecnológicos que más muertes causaron, los medios de transporte como el automóvil y los camiones facilitaron el traslado de tropas, dirigiéndolas directo a su muerte. La Gran Guerra dejó un saldo de decenas de millones de vidas perdidas. National Geographic HD, *Apocalipsis: La Primera Guerra Mundial*, ep. 1.

primeras décadas del siglo XX pues como se señaló anteriormente, en palabras de S. Graham ello significó “[...] el escenario de la muerte de las distancias y, por ende, del fin de la Geografía.”<sup>54</sup> Así pues, este novedoso medio de transporte puede entenderse como uno de los inventos más representativos de la volatidad y voracidad del mundo moderno.<sup>55</sup>

Hasta aquí es necesario recapitular y señalar cuáles fueron los costos y beneficios del novedoso automóvil en la sociedad de principios del siglo XX. Uno de los aspectos más controversiales fue el hecho de que en las zonas urbanas los ciudadanos dejaron de serlo para transformarse en peatones, cediendo así terreno ante la máquina.<sup>56</sup> Otro de los factores que desde el principio generó una gran polémica alrededor del nuevo vehículo, y que evidentemente forma parte de la actual agenda ecológica, está íntimamente relacionado con el medio ambiente, su contaminación y la afectación que tiene ésta en la salud del ser humano debido a la emisión de gases tóxicos a través del sistema de escape de dichas máquinas, producto de la combustión interna de energías fósiles como la gasolina, el gas natural o el diesel.<sup>57</sup>

En torno a los beneficios que dejó dicho medio de transporte encontramos que este ofrecía mucha mayor flexibilidad y libertad de movimiento que el ferrocarril, por lo que puede afirmarse que el surgimiento del automóvil significó un contrapeso importante para la antigua industria ferrocarrilera.<sup>58</sup> Por otra parte, la introducción del carro moderno dentro de

---

<sup>54</sup> S. Graham, *Op. Cit.*, pp. 165-185.

<sup>55</sup> Marshall Berman, en su obra *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, señala cómo el ser humano, al verse inmiscuido en una serie de cambios de paradigmas debido a la expansión de los centros urbanos y la industria a partir de las últimas décadas del siglo XVIII, llevó a la práctica una cultura de rápidas adaptaciones relacionadas a lo que el autor señala como lo *voragine* de la modernidad. En su escrito, éste enfatiza de qué manera, con el crecimiento de las ciudades y el surgimiento de un nuevo urbanismo industrial en el estilo de vida de los ciudadanos, el individuo se vio acechado por un materialismo ciudadano que reflejó un nuevo paradigma social. Marshall Berman, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Traducción de Andrea Morales Vidal, Siglo XXI Editores, México, 2017.

<sup>56</sup> El automóvil triunfa sobre la ciudadanía porque logra dos cosas fundamentales: el centro de la calzada y la prioridad de paso en todas las intersecciones. Gorostiza, *Op. Cit.*, p. 1. Carlos Aguilar hace un excelente estudio acerca de la introducción del automóvil a la Ciudad de Zacatecas, señalando que mediante el análisis de las experiencias de movilidad es posible percibir que el coche impone usos y costumbres tanto a los usuarios, como a los nuevos peatones. Francisco Aguilar Carlos, *Op. Cit.*, p. 126.

<sup>57</sup> Por ejemplo, cuando el nuevo automóvil llegó a Morelia surgieron una serie de opiniones, tanto positivas como negativas, alrededor de este medio de transporte. Una de las opiniones negativas, encaminadas a preservar la salud del ser humano la rescata Guillermo Rodríguez con la idea de que existía una enfermedad del automóvil, que “producía gran daño a los pulmones e irritaciones debido a los gases y que sólo se curaba alejándose de los vehículos en lugares apartados como el campo”. *El Centinela*, t. 16, No. 24, 27 de diciembre de 1908, *apud* Rodríguez, *Op. Cit.*, p. 95.

<sup>58</sup> Rebeca de Gortari, “Educación y conciencia nacional: los ingenieros después de la revolución mexicana” en *Revista Mexicana de Sociología*, núm. 3, vol. 49, México, UNAM, julio-septiembre 1987, p. 131.

la cultura de consumo, sobre todo de la clase media norteamericana, significó la apertura de un nuevo mercado laboral que benefició económicamente a un sin número de personas.<sup>59</sup>

Puede decirse que después del corto periodo de implantación de la industria automovilística en la vida y el consumo cotidiano occidentales, entre la activación de las fábricas de Ford – y la exitosa venta del Modelo T –, y el fin de la Primera Guerra Mundial, el automóvil concluyó su primera etapa evolutiva, siendo un artefacto no muy diferente del que hoy en día conocemos, alcanzando algunos velocidades de hasta 100 km/h. y con un rendimiento promedio, en el caso del Modelo T de Ford, de 8.9 kilómetros por litro.<sup>60</sup>

[Imagen 3]



Imagen 3. “Anuncio del Ford Modelo T”, Aguilar David Francisco, *El motor de una ciudad: proceso de configuración urbano automotriz en Zacatecas (1908-1846)*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Historia, México, Universidad Autónoma de Zacatecas, 2018.

Durante el periodo señalado el automóvil no se utilizó masivamente al interior del territorio mexicano, aunque muchos registros indican que dicho medio de transporte estuvo

<sup>59</sup> Industrias relacionadas con la automovilística: transporte de mercancías, gasolineras, restaurantes, hoteles, talleres mecánicos, etc.

<sup>60</sup> David Francisco Aguilar, *Op. Cit.*, p. 65.

presente en numerosas regiones del país, cuestión estrictamente relacionada con el proceso de modernización tanto de las ciudades, como de las vías de comunicación interurbanas, aspecto que se tocará más adelante.

Sin la intención de extender la historia de este medio de transporte hasta el presente, es necesario señalar que la siguiente etapa evolutiva de dicho vehículo puede fecharse después de la Segunda Guerra Mundial, cuando los productores de automóviles implementaron aun más mejoras tecnológicas en la fabricación del mismo, artefacto que además se volvió parte esencial dentro de lo que Carme Miralles-Gausch señala como el binomio imperfecto: ciudad-transporte.<sup>61</sup> En esta etapa, en el caso de México, ya se contaba con una amplia y sólida infraestructura carretera que posibilitó la circulación del carro en las vastas regiones del país.

## **1.2 DEL MÉXICO DE LAS DILIGENCIAS A LA NACIÓN DE LAS CARRETERAS MODERNAS**

La historia de las vías de comunicación en México se remonta a los tiempos prehispánicos, cuando las civilizaciones indígenas desarrollaron su propio sistema de caminos y calzadas por las que practicaban actividades comerciales y de conquista. Así, puede afirmarse que la carretera moderna petrolizada representó la culminación de una larga trayectoria en materia de ordenamiento territorial, proceso que comenzó hace siglos.<sup>62</sup>

Por otro lado, la infraestructura de transporte terrestre en México desde la llegada de los españoles y hasta prácticamente entrado el siglo XX se vio marcada por la fuerte presencia de bestias de carga que en la mayoría de los casos ni siquiera jalaban una carreta o carruaje, debido a la preferencia por la utilización de mulas con la capacidad de soportar hasta 115 kilogramos.<sup>63</sup> Este tipo de diligencias que encuentra sus antecedentes en el periodo colonial desplazó al uso de carretas debido a la complejidad de la geografía y de los caminos existentes en gran parte del territorio novohispano.<sup>64</sup>

---

<sup>61</sup> Carme Miralles-Guasch, *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*, Ariel Geografía, Barcelona, 2002.

<sup>62</sup> Entiéndase como ordenamiento territorial al reconocimiento geográfico de una población sobre su territorio aledaño. Thomas Calvo, *Op. Cit.*

<sup>63</sup> En el siglo XVII las fuentes aluden a una “carga normalizada” de diez arrobas, trátase de la unidad de peso tradicional, la “carga”, o el fardo de ropa que transportaba la mula: es decir 115 kg. por animal. *Ibid.*, p. 45.

<sup>64</sup> Desde la llegada de los europeos al territorio que estos mismos denominaron como el Virreinato de la Nueva España se implementó un sistema de transporte diferente al puesto en práctica por las sociedades precolombinas, siendo la carreta tirada por grupos de entre seis u ocho mulas una verdadera innovación en el traslado de

Dicho sistema de mulas de carga también fue el medio de transporte de mercancías idóneo durante el México Independiente.<sup>65</sup> Asimismo, el interés renovador de las vías de comunicación terrestre al interior de la nación, entre 1853 y 1868, por parte del Estado, se evidenció con la creación del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, así como con la inauguración de la Escuela de Ingenieros y la Escuela Nacional Preparatoria, instituciones encargadas, entre otras cosas, de trazar las nuevas rutas de transporte. Dichas rutas seguían aún bajo un esquema rústico y de pocas innovaciones.<sup>66</sup>

Es necesario puntualizar que desde 1824 se implantó por primera vez, dentro de los intereses del gobierno mexicano, la idea de intercomunicar al país mediante el novedoso ferrocarril. Este objetivo no se consolidó sino hasta lo que hoy conocemos como el porfiriato.<sup>67</sup> Así para 1910 la nación contaba con la presencia de poco más de 19 mil kilómetros de vías férreas,<sup>68</sup> por lo tanto durante los primeros años del siglo XX en México ya existía una infraestructura de transporte moderna pero a final de cuentas no tan eficiente

---

personas o mercancías, con capacidad de carga de hasta 1000 kilogramos. A pesar de las ventajas que representaba dicho medio de transporte, a principios del siglo XVIII se discontinuó el empleo del mismo a favor del convoy de mulas, tal vez porque este último implicaba una inversión mucho menor que la carreta y se tornaba más accesible en ciertos puntos geográficos. Según los cálculos realizados en el siglo XIX, de todos los caminos oficiales de la Nueva España, poco menos de 70% eran de herradura y el resto estaba capacitado para soportar carros y carretas. Jáuregui, *Los transportes. Siglos XVI al XX*, México, UNAM-Océano, 2004, pp. 10-12. Bernardo García señala que los caminos rústicos existentes en el territorio nacional permitían el desplazamiento de 50km por día. Bernardo García Martínez, *The Highway of Mexico (1891-1991)*, Grupo Azabache, México, 1992, p. 27.

<sup>65</sup> Jáuregui, *Op. Cit.*, p. 12.

<sup>66</sup> De Gortari *Op. Cit.*, p.123. La memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, escrita por Manuel Siliceo en 1857, demuestra la importancia dicha institución “reconocida por todos”. A su vez rescata la Ley del 22 de abril de 1853 que instituyó dicho ministerio y se enfocó en “conseguir la realización de bienes que se palpa[ban] y hac[ian] la felicidad de los pueblos que qu[erían] adelantar, marchando con la civilización y aprovechando las conquistas de la ciencia y de la industria.” Esta instancia se dedicó a modernizar la infraestructura del país “por la vía del progreso intelectual y material.” Luis E. Bracamontes, “Caminos de la República a la...” *Op. Cit.*, p. viii. Otra visión es retomada por Jorge Alberto Manrique, quien explica que la creación de la Escuela de Ingenieros y la Escuela Nacional Preparatoria fue consecuencia de la Constitución de 1857. Jorge Alberto Manrique, “Arte, modernidad y Nacionalismo (1867-1876)”, en *Historia Mexicana*, Vol. 17, No. 2, Octubre-Diciembre, 1967, p. 241, <https://www.jstor.org/stable/25134678?seq=1> [15 de julio de 2020].

<sup>67</sup> En 1824 se dictó una ley en la que, con la intención de abrir una ruta entre el Golfo de México y el Océano Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, se estipulaba la posibilidad de hacer uso de las formas de locomoción que desde inicios del siglo XIX se desarrollaban en Europa. Después de la emisión de dicho decreto surgieron muchos otros que persiguieron la idea de implementar un sistema ferroviario al interior de la nación y no fue sino hasta 1837 cuando vio la luz el primer plan formal. De cualquier forma, el primer ferrocarril que entró en operación en México corresponde a un pequeño tramo de vía que iba del puerto de Veracruz a El Molino, con una longitud de 11.5 km. Este tramo se inauguró el 16 de septiembre de 1850. Jáuregui, *Op. Cit.*, p. 41.

<sup>68</sup> Francisco R. Calderón, “Los ferrocarriles”, en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia moderna de México. El porfiriato, la vida económica I*, Editorial Hermes, México, 1985, pp. 516, 540, 566, 627-628.

debido a que los ferrocarriles no cubrieron algunas regiones, dejando parte del territorio al margen de la actividad económica. [Imagen 4]



Imagen 4. “Sistema ferroviario en 1910”, Jáuregui Luis, *Los transportes. Siglos XVI al XX*, México, UNAM-Océano, 2004, p. 41.

Asímismo, en 1891 entró en vigor una reforma de carácter institucional que delegó el quehacer del antiguo Despacho de Fomento a la novedosa SCOP, organismo que veló por configurar una infraestructura terrestre que cumpliera las necesidades de la población, siendo la construcción del camino Tula-Ciudad Victoria uno de los grandes logros de la época.<sup>69</sup>

El proceso de modernización de la infraestructura terrestre que alcanzara buena parte del territorio nacional se vio interrumpido e incluso en retroceso debido al estallido de la Revolución Mexicana. La destrucción de vías férreas fue vista como una estrategia militar que debilitaría al bando contrario en el desarrollo del conflicto interno. Como consecuencia de lo anterior hubo enormes pérdidas económicas y de infraestructura férrea, así como un considerable incremento en la deuda externa ahora posrevolucionaria.<sup>70</sup> Por lo tanto, y ante

---

<sup>69</sup> La construcción del camino Tula-Ciudad Victoria es considerada como la mayor incursión del gobierno de Porfirio Díaz en el área caminera. Las obras del levantamiento de dicha carretera comenzaron en 1890 y concluyeron en 1906, contando con 36 km que pasaban a través de la Sierra Madre Oriental, cuestión que significó un verdadero reto en materia de construcción de caminos. Bernardo García, *Op. Cit.*, p. 30.

<sup>70</sup> El 25 de enero de 1929 se creó la Comisión Ajustadora de la Deuda Pública Interior, en la que se notó que más de la mitad de la deuda la reclamaban ciudadanos extranjeros. Dicha comisión hizo un inventario de todas las obligaciones del gobierno: deuda interna y externa, agraria, reclamaciones, etc. La deuda ascendía a 1,061

la necesidad de reconstruir las vías de comunicación, Fransisco I. Madero ideó por primera vez, en tiempos revolucionarios, la Inspección de Caminos, Carreteras y Puentes, que buscaba conectar varias regiones del país a través de la construcción de rutas aptas para la circulación del novedoso automóvil.<sup>71</sup> Sin embargo el objetivo de dicho plan no se logró, por lo que el 11 de enero de 1917 Venustiano Carranza creó la Dirección Nacional de Caminos (DNC), un organismo especializado al interior de la SCOP.<sup>72</sup> Lo anterior podría entenderse como el antecedente directo de la construcción de las vías modernas en México durante la década de 1920, pero dichos planes nunca se consolidaron en su totalidad debido a la inestabilidad política característica del México de la segunda década del siglo XX.

Durante el gobierno de Plutarco Elías Calles<sup>73</sup> las propuestas de Madero y Carranza se formalizaron. La creación de la Comisión Nacional de Caminos (CNC), el 16 de julio de 1925,<sup>74</sup> representó la institucionalización que marcaría el inicio de un ambicioso proyecto carretero al interior de la nación.<sup>75</sup> Así, es plausible entender la celebración del Primer

---

millones de pesos. 215,000,000 correspondían a reclamaciones por daños causados por la revolución, a los que habría que agregar 25,000,000 de deuda en materia ferroviaria. Lorenzo Meyer, *Historia de la Revolución Mexicana. Periodo 1928-1934. Los inicios de la institucionalización. La política del Maximato*, El Colegio de México, 1978, p. 217.

<sup>71</sup> Jáuregui, *Op. Cit.*, p. 86. La Inspección de Caminos, Carreteras y Puentes creada durante el corto gobierno de Madero se encargó de iniciar los trabajos de construcción de las carreteras México-Puebla, México-Toluca e Iguala-Chilpancingo. Dichos caminos no contaban con tecnología petrolizada pero sí estaban adecuados para la circulación del automóvil. Enrique Krauze, *México: Biografía del poder*, Planeta, México, 2017, p. 513.

<sup>72</sup> Raúl Salas Rico, *Evolución Histórica de los caminos rurales y alimentadores en México*, Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestres, A. C., México, 2011, p. 26.

<sup>73</sup> “La administración del general Calles se distinguió por un decidido espíritu de grandes realizaciones, tanto morales como materiales, pues dio gran impulso a la educación fundando escuelas y bibliotecas por todo el país; creó la Comisión Nacional de Irrigación, antecedente de la Secretaría de Recursos Hidráulicos, erigida por el licenciado Miguel Alemán varios años después; el Banco de Crédito Agrícola; la Comisión Nacional Agraria; la Junta de Conciliación y Arbitraje; el servicio postal aéreo y los giros telegráficos internacionales entre México, Estados Unidos y Canadá; el Banco de México; la Comisión Nacional de Caminos [...]”. Francisco González de Cosío, *HISTORIA de las OBRAS PÚBLICAS EN MÉXICO*, Tomo I, SCOP., México, 1971, P. 415.

<sup>74</sup> Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de agosto de 1925. SCOP., *Documentos para la HISTORIA de las CARRETERAS en México I. LEGISLACIÓN 1925-1963*, SCOP., México, 1964, p. xiii. Cf., “[...] la Comisión Nacional de Caminos [...] Creada por efecto de la ley del 30 de marzo de 1925, publicada el 6 de abril del mismo año y reformada cinco meses después [...]”, Francisco González, *Op. Cit.*, p. 415.

<sup>75</sup> Para un breve acercamiento a las insituciones encargadas de construir una infraestructura en materia de transporte carretero se ha rescatado el siguiente fragmento del portal web de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT.): “En 1891 se crea la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), la cual tenía a su cargo la planeación, construcción y conservación de los caminos del país. Posteriormente, en 1917 y dentro de la Secretaría, fue constituida la Dirección de Caminos y Puentes a cargo de las funciones de su especialidad. Después, en el año de 1925, se integra, como organismo público descentralizado, la Comisión Nacional de Caminos constituida por los Departamentos de Proyectos, Construcción, Cooperación, Puentes, Conservación y Contabilidad. Finalmente, en 1958, el Congreso de la Unión aprobó las modificaciones a la Ley de las Secretarías y Departamentos de Estado presentadas por el poder ejecutivo, y que establecían la separación



Congreso Nacional de Caminos, en septiembre de 1921, como el paso inicial de la renovación y modernización de los caminos de la República Mexicana, adaptados a las exigencias del ya no tan novedoso automóvil.<sup>76</sup> Lo anterior significó el principio de un nuevo capítulo en la historia del país, un pasaje que rompería con la larga tradición de la injerencia de capital extranjero en materia de infraestructura terrestre.

Para 1925 el quehacer caminero estaría a cargo de la nueva CNC adscrita a la SCOP. Por lo tanto, el inicio del desarrollo de una infraestructura de caminos modernos, aptos para la circulación del automóvil, comenzó también con la proclamación del Día del Caminero, el 17 de octubre de 1925. Para entonces México tenía sólo 19 mil kilómetros de ferrocarril al borde del colapso y 28 mil kilómetros de brechas no aptas para la circulación del automóvil; prácticamente no había ningún camino moderno al interior del país, aunque sí muchas veredas que pronto dejaron ver la practicidad del carro frente al tren.<sup>77</sup>

Los primeros caminos petrolizados que se construyeron en la nación entre 1925 y 1926 partieron del Distrito Federal y conectaron con las principales ciudades del centro del territorio, como Pachuca y Puebla.<sup>78</sup> Por otra parte, en torno al levantamiento de caminos de larga distancia, el esquema que siguió la Comisión Nacional de Caminos fue el de construir las vías de comunicación de una forma paralela a las preexistentes rutas de ferrocarril, en pos de intercomunicar regiones históricamente incomunicadas.<sup>79</sup> Así, dicha comisión persiguió la idea de establecer un sistema troncal de carreteras en el cual se construirían arterias principales que a su vez comunicarían perpendicularmente otras regiones. Lo anterior se llevó a la práctica con la planeación, construcción e inauguración de la carretera más importante para México en la década de 1930: el Camino Nacional México-Nuevo Laredo, ruta que además contribuiría a interconectar por tierra todo el Continente Americano, materializando en parte la ambiciosa idea de una Carretera Panamericana, de la cual se hablará más adelante.

---

funcional de la Obra Pública de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Semblanza de la Dirección General de Caminos”, SCT, Semblanza, *Op. Cit.*

<sup>76</sup> De Gortari, *Op. Cit.*, p. 131.

<sup>77</sup> Secretaría de Obras Públicas (SOP), *Caminos y desarrollo. México 1925-1975*, Unidad Editorial Niño Perdido y Xola, México, p. 24.

<sup>78</sup> En rigor, estas carreteras no eran nuevas pero habían sido petrolizadas y eran en este sentido las primeras de una larga serie por venir. Bernardo García Martínez, “Cien años de carreteras en México (1891-1991)”, en *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México*, El Colegio de México, 2014, p. 411.

<sup>79</sup> El nuevo sistema de caminos no pretendió canalizar carga o pasajeros a la red ferroviaria, sino que nació como un competidor natural de los ferrocarriles. Freeman, *Op. Cit.*, p. 12.

El proceso de construcción de carreteras modernas al interior del territorio mexicano no fue sencillo, pues hubo obstáculos en materia económica como la ausencia de presupuesto enfocado al levantamiento de los nuevos caminos, cuestión que encontró solución con el impuesto a la gasolina y otros productos de consumo cotidiano como el tabaco labrado, promulgados el 30 de marzo y 26 de junio de 1925<sup>80</sup> respectivamente, que pagarían todos los automovilistas y consumidores, aunado al retorno de prácticas antiguas como la faena, en la que difícilmente se le pagaría a los obreros ya que estos harían una labor que favorecería a la comunidad.<sup>81</sup>

Cabe destacar que otro de los aspectos relacionados a la construcción de la nueva infraestructura carretera por parte del gobierno posrevolucionario fue la política nacionalista, que rechazó enérgicamente la injerencia de capital extranjero dirigido al levantamiento de los nuevos caminos ofrecido por Estados Unidos a los países centro y suramericanos, lo cual contribuyó a que México se posicionara frente al mundo como una nación independiente y autosuficiente en la construcción de sus carreteras. Esto se logró a medias, ya que fue gracias a las compañías extranjeras, que en una primera instancia contribuyeron a la creación de la infraestructura de carreteras modernas, que los ingenieros mexicanos obtuvieron la experiencia necesaria para el posterior levantamiento de los caminos petrolizados durante las décadas venideras. Es por ello que durante el episodio inicial de la construcción de nuestro Camino Nacional se puso a prueba la capacidad de los profesionistas nacionales, nuevos en la aplicación de esta técnica, que aprendieron como empleados de la compañía estadounidense Byrne Brothers, cuestión que se dio gracias al impulso de una iniciativa gubernamental que planteaba que la empresa norteamericana utilizara operarios mexicanos a “fin de ir

---

<sup>80</sup> SOP, *Op. Cit.*, p. xviii.

<sup>81</sup> Freeman, *Op. Cit.*, p. 12. Los activos para la construcción de carreteras se obtuvieron de impuestos provenientes de dicho decreto: tres centavos por litro, y se desarrolló durante 1925 y 1928. Desde 1928 se aumentó el impuesto a cuatro centavos por litro, que en 1929 juntó cerca de 10 millones de pesos. E. J. Ristedt, “Mexico’s Good Roads Program”, en *The Military Engineer*, Vol. 22, No. 125, septiembre-octubre, 1930, p. 459. Por otra parte, Wendy Waters señala que un método aplicado en diversas regiones del país para la construcción de los nuevos caminos fue la “faena”: labor voluntaria realizada por los pobladores masculinos de las comunidades durante cierto número de días al mes, contribuyendo así al desarrollo de las localidades. Wendy Waters, *Op. Cit.*, p. 98. La faena como práctica laboral se sigue llevando a cabo en el presente. Lo anterior se evidencia en la construcción de la carretera que va de Oaxaca a Barranca Larga Ventanilla, que llevaba 17 años inconclusa. “[...] con respeto a sus usos y costumbres, el gobierno les entregó directamente [a los pueblos indígenas] recursos para que pavimentaran de concreto los caminos a las cabeceras municipales [...] no se ha presentado ningún problema.” <https://www.milenio.com/politica/amlo-asegura-que-los-pueblos-de-oaxaca-son-ejemplo-nacional> [15 de septiembre de 2020].

sustituyendo a aquellos a medida que los nacionales [fueran] adquiriendo la destreza necesaria, a juicio de la Comisión.”<sup>82</sup> [Imagen 5]



Imagen 5. “Puente para automóviles de Tamazunchale en San Luis Potosí”, William F. Manger, Mayra Uribe, Fernando Elizondo, *7º Congreso Mexicano de Tarjetas Postales*, Monterrey Nuevo León, 2014.

Es necesario detenerse aquí para enfatizar en el proceso nacionalista de construcción de carreteras modernas al interior de México. Después de haber finalizado el conflicto armado revolucionario y de que existiera una paz relativa al interior de la nación el actuar del gobierno, debía ser diferente a como fue bajo el régimen porfiriano. Esto impulsó a los ingenieros mexicanos, profesionistas que tendrían en sus manos la reconstrucción material del país para dirigirse al entonces presidente, Plutarco Elías Calles y comunicarle su inconformidad en torno a que el quehacer caminero de la vía más importante del momento – nuestro camino nacional – estuviera en manos de una empresa extranjera. Así, el gobierno federal escuchó las peticiones del personal nacional, por lo que se optó por que éste sustituyera al de proveniencia extranjera, aprendiendo de este último técnicas y modos que posteriormente se aplicarían al interior de la nación.<sup>83</sup>

---

<sup>82</sup> Marcela Mijares Lara, “Juan Andreu Almazán y la Compañía Constructora Anáhuac: negocios y política durante la posrevolución (1927-1932)”, en Mario Palacios, *Negocios, empresarios y entornos políticos en México, 1927-1958*, El Colegio de México, México, 2015, p. 238.

<sup>83</sup> De Gortari, *Op. Cit.*, pp. 132-133.

Asimismo, el actuar nacionalista del Estado posrevolucionario optó por el rechazo al capital extranjero proveniente del norte de la frontera, siendo México, junto con el Salvador, una de las únicas naciones en levantar su red caminera con sus propios recursos, como lo han señalado Fulwider y Gruel,<sup>84</sup> por lo que hay que entender este temprano episodio de construcción de carreteras – la obra que llevaría de la Ciudad de México a Nuevo Laredo – como el único antecedente en el quehacer caminero de la primera mitad del siglo pasado en el cual tuvo participación y completa responsabilidad sobre una obra nacional – aunque sólo en el primer episodio de su edificación – una compañía extranjera. Es importante señalar que los textos revisados en esta investigación contrastan significativamente, puesto que mientras autores como Fulwider, Gruel y Waters indican que el financiamiento de la infraestructura de caminos mexicana fue nacional con el objetivo de ahuyentar la injerencia extranjera, Lorenzo Meyer señala que en 1930 el gobierno mexicano envió a Luis Montes de Oca a Nueva York para pedirle un préstamo de 20 millones de dólares al National City Bank y dirigir dicho monto al programa de construcción de carreteras.<sup>85</sup> El préstamo no se efectuó debido a la enorme deuda que tenía México.<sup>86</sup>

Recapitulando en torno a los obstáculos camineros en los primeros años del México posrevolucionario es necesario señalar que éstos también fueron de carácter político, pues durante dicha etapa la historia de la nación se caracterizó por la inestabilidad social y la serie de levantamientos militares en muchas regiones del país. Así el régimen de Calles encontró en la construcción de caminos una oportunidad para ocupar a los altos mandos militares y evitar con ello sublevaciones en contra del gobierno central, encomendándoles la

---

<sup>84</sup> Fenjamin Fulwider B., *Op. Cit.*, p. 25. Víctor Gruel, *Op. Cit.*, p. 3.

<sup>85</sup> Meyer, *Op. Cit.*, p. 220.

<sup>86</sup> *Idem.*

construcción de algunas rutas carreteras como el caso del general Juan Andreu Almazán,<sup>87</sup> quien fuera secretario de la SCOP entre 1930 y 1931.<sup>88</sup>

Por lo tanto la construcción del Camino Nacional México-Nuevo Laredo representó una de las empresas camineras de mayor complejidad para la CNC, en gran parte debido a la distancia y la geografía por la que pasaría dicho camino. El difícil terreno que cubriría la nueva ruta pertenecería a zonas tropicales y desérticas, como también a cadenas montañosas, siendo un verdadero reto para los ingenieros mexicanos que, a pesar de las adversidades técnicas, climatológicas y económicas, lograron satisfactoriamente el levantamiento de la primera vía completamente petrolizada que conectó la capital mexicana con la ciudad norteamericana de Laredo, Texas.<sup>89</sup> El proceso de construcción de dicha arteria vial duró poco más de diez años y representó el inicio de un nuevo capítulo en la historia de México en materia de infraestructura, contribuyendo a su vez a la convivencia de la economía nacional con la de su vecino del norte y con las demás naciones de América Latina, así como posibilitando, como se verá a continuación, el desarrollo del automovilismo como actividad recreativa.

Como se ha señalado, el automóvil se introdujo en México a través de un proceso paulatino que dejó ver la importancia de dicho medio de transporte en el marco económico hasta la quinta década del siglo pasado.<sup>90</sup> Así, desde la llegada del primer vehículo al país, en enero de 1895,<sup>91</sup> algunos propietarios del nuevo y lujoso artefacto se reunieron en clubes

---

<sup>87</sup> Juan Andrew Almazán (1891-1965) nacido en Guerrero, es un importante personaje para el estudio de la construcción de nuestro camino nacional. Hombre camaleónico, fue un político-empresario que utilizó su ascenso y consolidación dentro de la esfera política para tejer relaciones y contactos importantes que le redituaron contratos beneficiosos para su empresa y puestos en el gobierno. Dicho personaje, a partir de 1920, fue prominente dentro Ejército Mexicano como jefe de operaciones militares. Gracias a su estancia durante muchos años en el norte de México adquirió cierta experiencia como constructor, pues desarrolló una base militar en Monterrey, y posteriormente un campo militar en esa misma ciudad entre 1930 y 1939. Fue también ministro de la SCOP entre 1930 y 1931, y se postuló como candidato a la presidencia de la República en 1939. Almazán es relevante para esta investigación debido a que fue dueño de la Compañía Constructora Anáhuac, empresa contratada por el gobierno para la construcción de algunas secciones de nuestro objeto de estudio. Marcela Mijares, *Op. Cit.*, pp. 229-236.

<sup>88</sup> *Ibid.*, p. 234.

<sup>89</sup> Fulwider, *Op. Cit.*, p. 211.

<sup>90</sup> Entre 1947 y 1960 la nueva red de autotransporte había transformado la economía de México. Aunque los verdaderos cambios habían ocurrido antes y durante la Segunda Guerra Mundial, fue entre 1940 y 1950 que el transporte carretero adquirió mayor importancia y prominencia sobre los otros medios, manteniendo dicho estatus hasta el presente. *Ibid.*, p. 192.

<sup>91</sup> En enero de 1895 el señor Fernando Torres de Teresa circuló por primera vez un automóvil de su propiedad. Fanny del Río, Carlos Vargas, *Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México. El Autotransporte*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 1988, p. 27. Por su parte Rebeca Vergara Rosales sitúa la llegada del primer vehículo del mismo tipo en 1898. *Cfr.*, Rebeca Vergara Rosales, *Op. Cit.*, p. 6.

y sociedades con el objetivo de convivir y compartir sus experiencias relacionadas a la adquisición y manejo del prestigioso medio de transporte, siendo las carreras de coches eventos que requerían del establecimiento de una serie de industrias y comercios que, además de facilitar el entrenamiento deportivo, impulsaron la creación de empresas y actividades como la automotriz, turística, de construcción de vías de comunicación, talleres mecánicos y gasolineras.<sup>92</sup>

El carro revolucionó al país en materia de comunicaciones, transformando la concepción del tiempo y las distancias e imprimiendo su sello en el ámbito del deporte moderno. Fue entonces que surgieron los primeros clubes de automovilistas de México. Así, en 1902 los señores Pablo Escandón, Manuel Bluch y Ramón Corona convocaron por primera vez a los propietarios de automóviles de la Ciudad de México y a otras personas interesadas en este medio de transporte a una reunión en la casa del mayor Escandón. La convocatoria tenía como objetivo discutir y acordar la formación de un club automovilista en el entonces Distrito Federal similar al *Automobile Club* de París, o al *Automobile Club of America* de Nueva York. La formación del club mexicano buscaría promover al automovilismo como deporte en la nación y desarrollar el interés de las autoridades y particulares para mejorar los caminos de la ciudad y sus alrededores.<sup>93</sup> Para 1903 el Automóvil Club de México, con sede en el Bosque de Chapultepec, quedaría constituido como una asociación que fomentaría el “sport automovilista en todo el país, así como la industria correspondiente y el arreglo de los caminos de la ciudad y los carreteros”.<sup>94</sup>

Poco tiempo después de la fundación del Automóvil Club de México y con objetivos muy similares a dicha asociación se integró el Club Automovilista de Guadalajara. Éste surgió en la ciudad jalisiense por ser, después de la de México, la que había desarrollado el mayor gusto y afición por el automovilismo, y al parecer la que contaba con los más entusiastas organizadores, y fue ahí donde se celebraron las primeras competencias de carros deportivos en la historia del país. La mesa directiva de la organización tapatía estaba integrada por el gobernador del Estado, el coronel Miguel Ahumada, Alfonso Fernández

---

<sup>92</sup> María José Garrido Asperó, “El automovilismo deportivo en México. Sus primeros clubes y competencias (siglo XX), en *Historia Crítica*, Universidad de los Andes, No., 61, 2016, [paginación propia], p. 2. <https://www.redalyc.org/journal/811/81146454007/html/> [14 de septiembre de 2021].

<sup>93</sup> *Ibid.*, p. 6.

<sup>94</sup> El señor Limantour fue nombrado presidente honorario y el presidente efectivo fue el mayor Escandón. La asociación reunió un capital de casi 50 mil pesos. *Idem.*

Somellera, Guillermo Kunnardt, Pedro L. Corcuera, Luis Herrera, Enrique Álvarez del Castillo y Julio Collignon.<sup>95</sup> En ese mismo estado también se constituyó la Sociedad Automovilista Mexicana, en ca. 1907, integrada por el señor gobernador Ahumada, José María Bermejillo y los consejeros Carlos I Seeger, Fernando Somellera, José Sánchez Juárez, Andrés Bermejillo, Alfonso Fernández Somellera, Julio Callejón y José María F. Gómez. La organización tenía como propósito construir un autódromo que fuera el más grande y mejor del continente, así como establecer las carreras de automóviles en toda la República. Dicha sociedad se fusionó con el Club Automovilista de Guadalajara en 1908.<sup>96</sup>

Así puede decirse que las primeras décadas del siglo pasado vieron tanto la llegada del automóvil a México, como el surgimiento de clubes privados que no sólo lo vanagloriaron, sino también contribuyeron indudablemente a la propagación de una cultura automotora en el país mediante la organización de carreras de autos y a través de la construcción de algunos caminos y carreteras, como el caso de la asociación extranjera *Automobile Club of Southern California* (ACSC) y los caminos de Baja California,<sup>97</sup> en donde algunas veces las organizaciones acordaban con las autoridades la inversión en recursos privados para el levantamiento de nuevas rutas a cambio de que, una vez concluida la vía de comunicación, el gobierno les otorgara facilidades como la exención de impuestos a los miembros del club que tuvieran empresas de servicio de automóviles establecidos en el camino que se construyera, prácticas relacionadas la mayoría de las ocasiones con el turismo motorizado.<sup>98</sup>

El turismo y su desarrollo a través de los clubes privados de automovilistas influyeron drásticamente en el devenir caminero de la nación. Así, entre 1929 y 1930, en Monterrey, se funda la Asociación Mexicana de Automovilistas (AMA)<sup>99</sup> precisamente con el objetivo de

---

<sup>95</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>96</sup> *Ibid.*, pp. 8-9.

<sup>97</sup> “[...] el ACSC estableció sus propias rutas sobre la península de Baja California, mucho antes que los gobiernos federal y estatal introdujeran el programa de carreteras. Proactivos, los empresarios californianos localizaron y señalaron a la perfección las rutas entre Tijuana, Tecate, Ensenada y Mexicali, mucho antes que el gobierno federal.” *Ibid.*, pp. 9-10.

<sup>98</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>99</sup> La creación de la Asociación Mexicana de Automovilistas cambió los modos de promocionar la industria turística. La conformación de la mesa directiva incluyó a personajes distinguidos: de parte de la CNC, José Rivera; del Banco de México, Luis Montes de Oca y posteriormente, Alberto Mascareñas, y en la Cámara de Comercio de Monterrey, Antonio L. Rodríguez. Gruel señala que inclusive Montes de Oca invitó a representantes de las empresas Pierce Oil Company, Huasteca Petroleum Company, California Standard Oil

impulsar el turismo automotor en el norte de México, sobre todo a través de la facilitación de trámites e ingreso de coches por la frontera Laredo-Nuevo Laredo.<sup>100</sup> Esta asociación buscó desarrollar la infraestructura y los servicios necesarios para construir una industria turística cuando se abriera la sección Nuevo Laredo-Monterrey, perteneciente al Camino Nacional del que trata el presente texto [Imagen 6].<sup>101</sup> Los miembros de la AMA provenían de los sectores más prominentes de la sociedad mexicana, incluida la élite posrevolucionaria que usó sus conexiones tanto en el sector oficial, como en el privado para desarrollar una infraestructura turística. Luis Montes de Oca, quien fungió como presidente honorario de la asociación, fue uno de los personajes que corrobora lo anteriormente señalado.<sup>102</sup>



Imagen 6. <“Resort” estación de servicio en Jacala, Hidalgo. Ettinger Catherine R.>, “Mexico by Car. The Panamerican Highway and Architecture for Tourism”, en *International Journal of Scientific Management and Tourism*, Vol. 4, No. 2, p. 260, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6640387> [17 de septiembre de 2021].

---

Company, y desde luego, de la compañía “El Águila”. Víctor Manuel Gruel Sánchez, “La inauguración de la... *Op. Cit.*, p. 4.

<sup>100</sup> Héctor Mendoza Vargas, “La construcción del paisaje mexicano en la revista MAPA, 1934-1940”, en *Revista de Geografía Norte Grande*, No. 68, Instituto de Geografía, UNAM, México, 2006, 147.

<sup>101</sup> Diana Lizbeth Méndez, *Op. Cit.*, p. 84.

<sup>102</sup> *Idem.*



Dicha asociación, junto con la revista turística *Mapa*, contribuyó a esparcir la idea de que con el uso del automóvil era posible llegar a nuevos sitios y conocerlos con una facilidad y velocidad sin precedentes, pudiendo así ampliar la mirada sobre el territorio nacional que se reconfiguraba a través de los nuevos caminos a manera de metáfora del progreso y la civilización. Así, puede afirmarse que los *touring club*, como se les denominaría a estos clubes y asociaciones, tuvieron un papel muy relevante para impulsar la construcción de carreteras, ya que estas últimas estaban vinculadas a la industria automotriz y a otras oportunidades empresariales que buscaban explotar el binomio carreteras-automóviles.<sup>103</sup> Debido al carácter internacional que constituiría el levantamiento del objeto de investigación de esta tesis, lo anterior debe entenderse dentro del marco americano de expansión del autotransporte.

### 1.3 EL PANAMERICANISMO Y LA RUTA INTERAMERICANA

De la misma manera en que se ha enfatizado que la construcción de las carreteras modernas en el mundo respondió a la necesidad de adaptar los antiguos caminos a las exigencias del automóvil, es necesario indicar que la efusión de la industria automovilística a nivel mundial, o mínimo en el continente americano, tiene que ver con el carácter expansionista de los grandes capitales estadounidenses relacionados a los vehículos de transporte terrestre. En otras palabras, América Latina fungió como el mercado ideal para las compañías productoras de autos y camiones con centro financiero en Estados Unidos. Así, es plausible ubicar uno de los proyectos unificadores de América más ambiciosos, la construcción de la Ruta Panamericana, desde una óptica relacionada al expansionismo económico. Por lo tanto, valdría la pena señalar que

La construcción de un sistema interamericano dirigido por Estados Unidos [comenzó] a concretarse en el último tramo del siglo XIX. Las conferencias panamericanas se [iniciaron] en Nueva York en 1889 con la propuesta de la *Pax Americana* y dejando de lado la propuesta bolivariana de asociación para la región.<sup>104</sup>

---

<sup>103</sup> *Ibid.*, p. 85.

<sup>104</sup> Alonso Aguilar Monteverde, “Bolivarismo y Monroísmo”, en *El Panamericanismo. De la Doctrina Monroe a la Doctrina Johnson*, Cuadernos Americanos, México, 1965, pp. 17-25 *apud* Rosa Isabel Gaytán Guzmán, *Op. Cit.*, pp. 50-51.

Por lo tanto, debido a que el panamericanismo se convirtió en un fundamento importante del expansionismo comercial estadounidense frente a los intereses europeos – visión que encuentra sus antecedentes en la Doctrina Monroe – se celebró entre 1889 y 1890 la I Conferencia Internacional Americana, que tuvo lugar en Washington. En esta conferencia se priorizó garantizar la seguridad regional del continente y mejorar las relaciones comerciales entre los países americanos, por lo que los asuntos relacionados al incremento del tráfico comercial y de los medios de comunicación directa entre las naciones se volvieron un tema común. Es por ello que se propuso instaurar líneas de ferrocarril – es decir, un ferrocarril panamericano – que conectaran a todo el continente, aspecto que se lograría sólo si se eliminaba la inestabilidad de la región.<sup>105</sup> Lo anterior no se concretó, en gran parte debido a la enorme inversión que hubiera requerido la construcción de una obra de tal envergadura, aunque no podría decirse que dicha conferencia fue un fracaso, puesto que representó el primer paso de uno de los proyectos más complejos del siglo pasado, relacionado al ordenamiento territorial continental; la concreción de un sistema panamericano de comunicación terrestre, cosa que hasta hoy en día no se ha implementado en su totalidad.<sup>106</sup> [Imagen 7].

Es necesario señalar que el expansionismo económico norteamericano no implicó que los países latinoamericanos hubieran respondido a una voz aceptando el llamado de los capitalistas estadounidenses. El hecho de que fuera posible pensar en una ruta panamericana que uniera mediante una carretera moderna al continente de norte a sur y viceversa también tiene que ver con un panamericanismo idealizado, con origen en el siglo XIX y teniendo dos vertientes. Cronológicamente, la primera propuesta surge en 1823, con la Doctrina Monroe, que planteaba que “[...] el continente americano ya no se podía considerar sujeto a futuras

---

<sup>105</sup> Para los comerciantes estadounidenses a veces era más barato exportar vía Londres al resto del continente, que utilizando las vías de comunicación que existían entre Estados Unidos y el resto de América. Teresa Maya Sotomayor, *Op. Cit.*, p. 766-772.

<sup>106</sup> Entre las poblaciones de Yaviza, Panamá, y Turbo, Colombia, las condiciones geográficas y climatológicas han hecho imposible la construcción de una carretera moderna que conecte completamente por tierra al continente americano. Estos poco más de 100 kilómetros que imposibilitan la existencia de dicha vía de comunicación se encuentran la región que se conoce como el Tapón del Dairén. Alejandro Millar Valencia, “El infierno de cruzar el Tapón del Dairén, la región más intransitable y peligrosa de América Latina”, en *BBC Mundo*, 2018, <https://www.youtube.com/watch?v=rCXa2gRXlcM> [05 de septiembre de 2020]. Más información acerca de la Ruta Panamericana en: Rosa Ficek, “Imperial routes, national networks and regional projects in the Pan-American Highway, 1884-1977” en *Journal of Transport History*, junio, 2016, [https://www.researchgate.net/publication/304338301\\_Imperial\\_routes\\_national\\_networks\\_and\\_regional\\_projects\\_in\\_the\\_Pan-American\\_Highway\\_1884-1977](https://www.researchgate.net/publication/304338301_Imperial_routes_national_networks_and_regional_projects_in_the_Pan-American_Highway_1884-1977) [05 de septiembre de 2020].

colonizaciones por parte de las potencias europeas [...]”, lo que demuestra el inicio de una política panamericana.<sup>107</sup> La segunda es la que planteó Simón Bolívar hacia 1826, donde se buscó resaltar los ideales de paz y hermandad que debían existir en las naciones de América para estrechar las relaciones, coordinar acciones y actividades en conjunto, a través de la cooperación y la fraternidad, buscando engrandecer en unión al que fuera el Nuevo Mundo.<sup>108</sup>



Imagen 7. “Esbozo de la Carretera Panamericana que va del Puerto Prudhoe, Alaska, a Quellón, Chile, y Ushuaia, Argentina”, [https://en.wikipedia.org/wiki/Pan-American\\_Highway#/media/File:PanAmericanHwy.png](https://en.wikipedia.org/wiki/Pan-American_Highway#/media/File:PanAmericanHwy.png)

De esta manera el proyecto de la nueva carretera panamericana significó algo más que un método de influencia económica por parte de Estados Unidos sobre la región, pues también puede entenderse como un elemento que reforzó la identidad nacionalista de los países latinoamericanos, que pugnaron por alternativas e ideas en torno a sus diferencias culturales y sociales, permitiendo la cooperación en el continente. Así, fue en la quinta

<sup>107</sup> Teresa Maya Sotomayor, *Op. Cit.*, p. 760.

<sup>108</sup> “Día de las Américas o del Panamericanismo”, en <https://www.cndh.org.mx/noticia/dia-de-las-americas-o-del-panamericanismo> [16 de septiembre de 2021].

Conferencia Internacional de los Estados Americanos, celebrada en Santiago de Chile en 1923, cuando se visualizó por primera vez un sistema carretero que interconectara todo el continente, y aunque dicho plan se abordó como una alternativa para instaurar una red ferroviaria panamericana su alto nivel de viabilidad sustituyó rápidamente al proyecto férreo.<sup>109</sup> El panamericanismo, relacionado a su vez con la vecindad americana y la cercana relación con la clase media (blanca y cristiana) así como con los autos, caminos e industrias estadounidenses, comenzó a entenderse como la extensión y culminación del sueño bolivariano, creando una historia común en los tiempos modernos de América Latina.<sup>110</sup>

Por consiguiente, para 1924, 38 delegados latinoamericanos viajaron a Estados Unidos para apreciar una enorme demostración de maquinaria carretera en lo que se denominaría la Primer Conferencia de Caminos Automotores.<sup>111</sup> La Junta de Educación Vial estadounidense, HEB por sus siglas en inglés, fue la encargada de organizar el encuentro, escogiendo como sus representantes a ingenieros de la alta burocracia norteamericana que tuvieran algún negocio relacionado a la construcción de carreteras en el país.<sup>112</sup> En dicha reunión los enviados de los países latinoamericanos instaron cambiar el nombre de la conferencia para enfatizar en la construcción de caminos que permitirían el desarrollo de vastas regiones, en lugar de subrayar la importancia del vehículo automotor y su expansión comercial. Así, la Conferencia de Caminos Automotores desapareció, naciendo con ello la primera Conferencia Panamericana de Carreteras.<sup>113</sup>

Dicha conferencia se celebró en 1925 en Buenos Aires, Argentina, reuniendo tanto a expertos técnicos como a representantes de auto clubes de la industria automovilística y

---

<sup>109</sup> Rosa Ficek, *Imperial routes...*, *Op. Cit.*, p. 5.

<sup>110</sup> *Ibid.*, p. 26.

<sup>111</sup> *Ibid.*, p. 6.

<sup>112</sup> Llama la atención en esta investigación el hecho de que el evento se llevara a cabo, de entre otros lugares, en Spencer, Carolina del Norte, puesto que en dicho estado el gobierno contrató a la Compañía estadounidense Byrne Brothers – firma que participó en el primer proceso de construcción del Camino Nacional de México a Nuevo Laredo – para llevar a cabo la cimentación de la infraestructura de los caminos. Así, “Para fijar sus imágenes sobre la superioridad técnica estadounidense los invitados concurren también a la inauguración de importantes obras de infraestructura, como el puente sobre el río Yadkin en Spencer, Carolina del Norte o el viaducto Nicholson, construido en una carretera íntegramente pavimentada en hormigón armado, en Pensylvania.” Véase el texto de Richard F. Weingroff para obtener más información acerca de la construcción de carreteras modernas en Estados Unidos a través del tiempo. Richard F. Weingroff, “A Journey to Better Highways: 100 years of Public Roads” en *Public Roads*, Vol. 82, No. 2, 2018, <https://www.fhwa.dot.gov/publications/publicroads/18summer/06.cfm> [05 de septiembre de 2020]. Wendy Waters señala que la Compañía estadounidense Byrne Brothers diseñó y construyó la red de infraestructura en el estado norteamericano de Carolina del Norte. Wendy Waters, *Op. Cit.*, p. 41.

<sup>113</sup> Rosa Ficek, *Op. Cit.*, p. 6.

funcionarios gubernamentales con el objetivo de discutir métodos de construcción de caminos, regulaciones de tráfico, legislaciones, financiamientos y aspectos relacionados a la educación vial. En esos tiempos dicho país suramericano estaba emergiendo como una de las naciones líderes en el consumo de carros, por lo que la reunión contó con el apoyo de la presencia del Club de Turismo Argentino, así como del Automóvil Club Argentino, aspecto que, como ya se ha señalado, recuerda la importancia de la injerencia de dichas asociaciones en materia de construcción de caminos no sólo en México, sino en otras naciones del globo.<sup>114</sup>

El Segundo Congreso de dicha índole se celebró en Río de Janeiro y el tema de discusión giró principalmente en torno a la construcción de la ruta transcontinental. Llama la atención, como se señaló páginas arriba, que durante la reunión la HEB estadounidense reportó los avances en materia de construcción de caminos tanto en México, como en El Salvador, destacando el carácter auto-gestivo de dichos países, por lo que “[...] el hecho de que se hayan implementado numerosas autopistas y de que [entonces estuvieran] disponibles rutas alternas [para el propósito de la comunicación intercontinental], implicó que EEUU no haya tomado ninguna acción necesaria para alguna ruta específica en esos países”.<sup>115</sup>

A pesar de lo ya señalado no fue sino hasta 1936, en la Conferencia Interamericana para la Conservación de la Paz,<sup>116</sup> que tuvo lugar en Buenos Aires, que se formalizó la materialización del camino intercontinental, firmándose así la Convención de la Carretera Panamericana con el objetivo de completar dicha vía, implementándose además una comisión financiera que contribuyera a su concreción, cuestión que sólo ratificaron los representantes de EEUU, México y Nicaragua, países que además se comprometieron a estudiar el problema, por lo que para 1938 propusieron la creación de una organización

---

<sup>114</sup> *Idem.*

<sup>115</sup> *Ibid.*, p. 7. Víctor Manuel Gruel señala que en este contexto y con el propósito de integrar los caminos carreteros, EEUU había ofrecido una cooperación económica a los países de América Latina para financiar sus redes de transporte, cuestión que tanto México, como El Salvador rechazaron puesto que en el caso de los delegados mexicanos estos indicaron que “el país no necesitaba ayuda para iniciar y concluir su red carretera nacional.” Víctor Manuel Gruel, “La Inauguración de la...”, *Op. Cit.*, p. 3.

<sup>116</sup> En dicha reunión, los gobiernos representados resolvieron concluir una convención sobre la materia de carreteras. Los países que enviaron a sus plenipotenciarios fueron: Argentina, Paraguay, Honduras, Costa Rica, Venezuela, Perú, El Salvador, México, Brasil, Uruguay, Guatemala, Nicaragua, República Dominicana, Colombia, Panamá, EEUU, Chile, Ecuador, Bolivia, Haití y Cuba. “Convención sobre Carretera Panamericana”, en [http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/b9ff9\\_OEA\\_CONVENCION\\_PANAMERICANA-1936.pdf](http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/b9ff9_OEA_CONVENCION_PANAMERICANA-1936.pdf) [11 de octubre de 2020].

internacional con el poder de emitir bonos, persiguiendo el objetivo de solucionar la cuestión relacionada a los presupuestos nacionales.<sup>117</sup>

La Carretera Panamericana significó una oportunidad para transformar lo que podría denominarse, según Ficek, como tecnología imperial y símbolo del poder estadounidense, – como el Canal de Panamá – , en un avance tecnológico que trajo organización y modernidad a América Latina.<sup>118</sup> Así, dicha vía debe entenderse como un camino que creó conexiones entre gente y paisajes, permitiendo el movimiento de cosas tangibles y produciendo encuentros que posibilitaron la convivencia en un terreno común, aunque desigual.<sup>119</sup> Por lo tanto la nueva autopista, nunca concluida en su totalidad, permitió en sus secciones terminadas un intercambio de conocimiento entre pueblos, definiendo las ideas de prosperidad y democracia de un nuevo mundo moderno.<sup>120</sup> [Imagen 8]

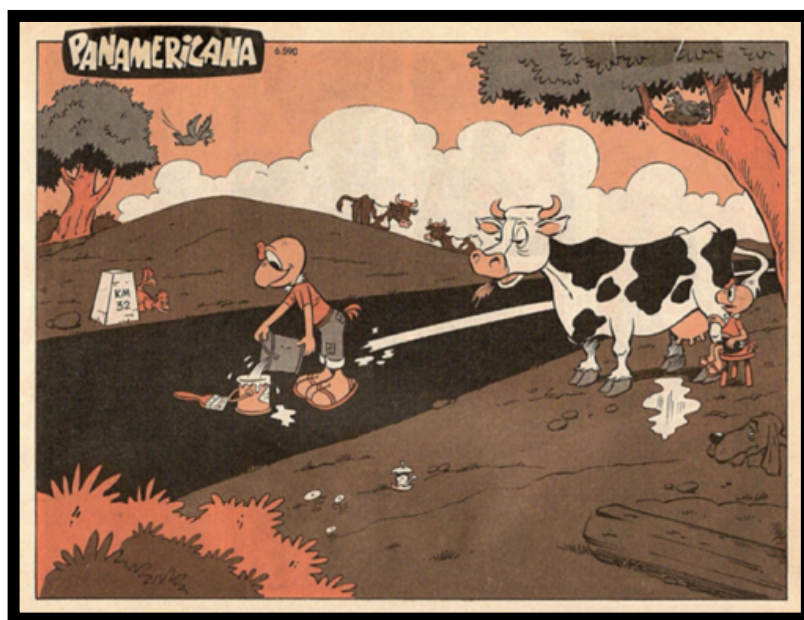


Imagen 8. “La integración siempre está incrustada en espacios materiales”, Condorito 115, Ficek Rosa, “Imperial routes, national networks and regional projects in the Pan-American Highway, 1884-1977” en *Journal of Transport History*, junio, 2016.

[https://www.researchgate.net/publication/304338301\\_Imperial\\_routes\\_national\\_networks\\_and\\_regional\\_projects\\_in\\_the\\_Pan-American\\_Highway\\_1884-1977](https://www.researchgate.net/publication/304338301_Imperial_routes_national_networks_and_regional_projects_in_the_Pan-American_Highway_1884-1977) [05 de septiembre de 2020].

<sup>117</sup> Rosa Ficek, *Imperial Routes*, Op. Cit., p. 8.

<sup>118</sup> *Ibid.*, p. 9.

<sup>119</sup> Rosa Ficek, *The Pan American Highway... Op. Cit.*, p.3.

<sup>120</sup> *Ibid.*, p. 24.

El proceso de construcción de la Panamericana fue variado, aunque siempre se siguió, como se verá más adelante, el arquetipo de camino moderno y petrolizado. Es necesario remarcar que los factores analizados en el estudio de una vía de comunicación, autopista moderna en este caso, son: los actores oficiales (como el Estado, las instituciones, las políticas y los discursos); diversos sujetos sociales (granjeros, indios, trabajadores, pasajeros, automovilistas, activistas, migrantes, etc.); no humanos (recursos naturales, comodidades, enfermedades, piedras, llantas, registros, humedad); y cosas intangibles (conocimientos, memorias, afectos, disposiciones, orientaciones, ideas, deseos y sueños).<sup>121</sup>

La nueva autopista intercontinental propagaría uniformidad vial entre las naciones, tanto en técnica como en normas relacionadas a la planeación, diseño, construcción y mantenimiento de los caminos, estandarización y legislación, incluyendo regulaciones de tránsito, señalamientos y administración. En otras palabras; el proyecto creó un espacio común hemisférico, siendo denominada como Carretera Interamericana a la parte de la Carretera Panamericana que va de Panamá hacia América del Norte, pasando por México<sup>122</sup> y en parte sobre el objeto de estudio de la presente tesis: el Camino Nacional México-Nuevo Laredo, camino que desde antes, durante y después de su inauguración llamó la atención en el continente americano, sobre todo en tierras aztecas, cuestión que prácticamente fue elogiada y descrita por algunas publicaciones mexicanas de corte turístico, entre ellas la revista *Mapa*.

El impacto del turismo automotor en México durante la primera mitad del siglo XX – aspecto que se tocará a profundidad en el capítulo III de esta tesis – dejó tras de sí una serie de fuentes que llamaron la atención de los académicos hasta hace poco tiempo.<sup>123</sup> La cartografía, los complejos arquitectónicos – estaciones de servicio, hoteles y restaurantes – , memorias, fotografías y anuncios publicitarios han sido de mucha utilidad para comprender cómo se entendió la primera actividad recreativa señalada anteriormente tanto al interior, como al exterior del territorio nacional. La fotografía y publicidad, al englobar las distintas fuentes ya señaladas serán los elementos a los que se apelará a continuación para dar muestra de la importancia de este nuevo factor – el turismo – en el desarrollo de la presente tesis.

---

<sup>121</sup> *Ibid.*, pp. 37, 44-45.

<sup>122</sup> *Ibid.*, pp. 46-48.

<sup>123</sup> La investigación más reciente es del 2021, y muchas otras no tienen más de una década de antigüedad.



Las guías turísticas que se elaboraron en México durante la tercera y cuarta décadas del siglo pasado – indudablemente influenciadas por el *boom* del automóvil en América Latina, así como por el ferviente panamericanismo del momento – pueden entenderse como un producto cultural de la campaña caminera que comenzó a implementarse desde 1925, representando a su vez una serie de intereses tanto de índole gubernamental, como de asociaciones privadas – ya fueran clubes de automovilistas o negocios relacionados a dicha industria – que persiguieron la integración de la geografía nacional en la mentalidad colectiva mexicana, es decir, mediante algunas publicaciones como *Caminos*, *Pemex Travel Club*, *Guía Roji* y *Mapa. Revista de Turismo*, se concretaron los objetivos del gobierno, en tanto que el ciudadano tendría al alcance de sus manos una herramienta para conocer en la teoría y práctica numerosos espacios del territorio nacional, admirando a través de la fotografía la belleza del paisaje y generando con ello un sentimiento nacionalista basado en las riquezas naturales del país.<sup>124</sup> La iniciativa privada, por su parte, logró posicionar sus productos y servicios mediante la publicidad que se encontraba en las páginas de las ahora fuentes para esta investigación, publicidad que en gran medida financió su producción, siendo el sector comercial responsable de lo que se publicaría en dichas guías turísticas.<sup>125</sup> [Imagen 9]

Así, *Mapa. Revista Turística*, [Imagen 10] – que se publica por la Editorial Mercurio en abril de 1934, trazando como objetivo preservar y propagar la cultura mexicana, especialmente la popular entre las clases medias y altas del país – en su número 28 fungió como la principal elogiadora de la apertura del Camino Nacional México-Nuevo Laredo.<sup>126</sup> Dicha publicación, a diferencia de otras como *Mexican Folkways* y *Mexican Art and Life*,

---

<sup>124</sup> En su análisis sobre la geografía social del territorio mexicano entre 1929 y 1962, Héctor Mendoza se basa en triada conceptual – el territorio de la circulación, el territorio visual y el territorio de la experiencia – para señalar cómo la apertura de las nuevas carreteras incitó a su vez la creación de nuevos mapas de caminos, que se convirtieron en un recurso indispensable del viaje que no solamente representaron la acción estatal, sino también formaron un dispositivo cultural para la orientación del comportamiento social hacia los “lugares dignos de visitarse” en automóvil. Héctor Mendoza Vargas, “El automóvil y los mapas en la integración del territorio mexicano, 1929-1962”, en *Investigaciones Geográficas Boletín del Instituto de Geografía*, No. 88, UNAM, 2015, pp. 91-96.

<sup>125</sup> El interés de las empresas sobre lo que se publicaría en las guías turísticas se evidencia con el tipo de publicidad, que no son más que invitaciones para que el automovilista visite los establecimientos aledaños a la ruta, consumiendo y adquiriendo a su vez comida y productos relacionados al automovilismo. Algunas veces la publicidad refería a lugares que no estaban tan cerca de la vía, ni tenían nada que ver con la industria automovilística, como el caso de la Compañía Azucarera del Mante, en Tamaulipas; fábrica que atraía la atención de los turistas por su carácter moderno y de la que hace mención una de las fuentes primarias de esta investigación. Véase Francisco Borja Bolado (Director-gerente), *Mapa. Revista de Turismo*, Tomo III, No., 28, México, Mercurio, Julio-1936, p. 57.

<sup>126</sup> *Ibid.*



que optaron por exaltar la comprensión cultural binacional México-EEUU., “[...] promovió la experiencia del turista en un sentido geográfico clásico: el de un descubridor.”<sup>127</sup> Esta revista de turismo invitaría al viaje y la aventura, animando a los viajeros estadounidenses y mexicanos a explorar y conocer el país a través de la auto vía más importante para el México de ese entonces.

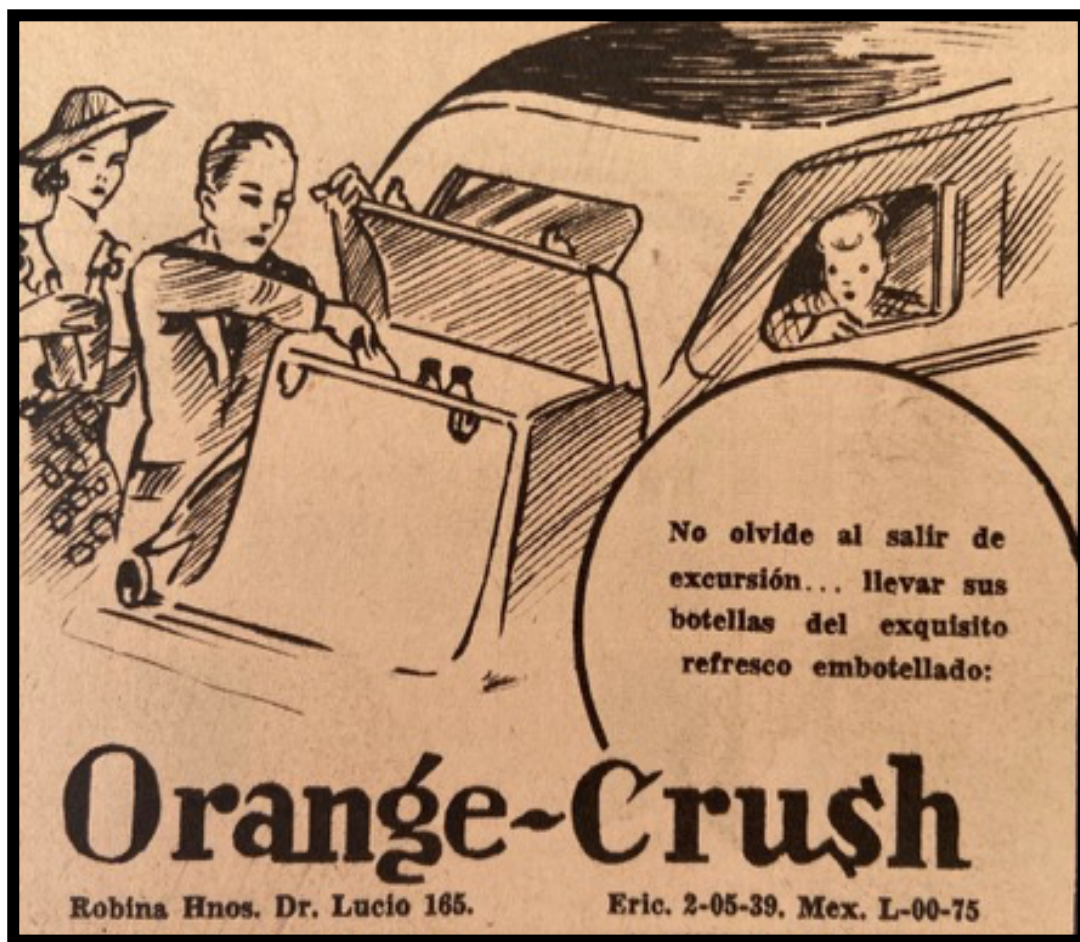


Imagen 9. “Publicidad de refresco”, Francisco Borja Bolado (Director-gerente), *Mapa. Revista de Turismo*, Tomo III, No., 28, México, Mercurio, Julio-1936, p. 92.

<sup>127</sup> Diana Lizbeth Méndez, *Op. Cit.*, p. 83.

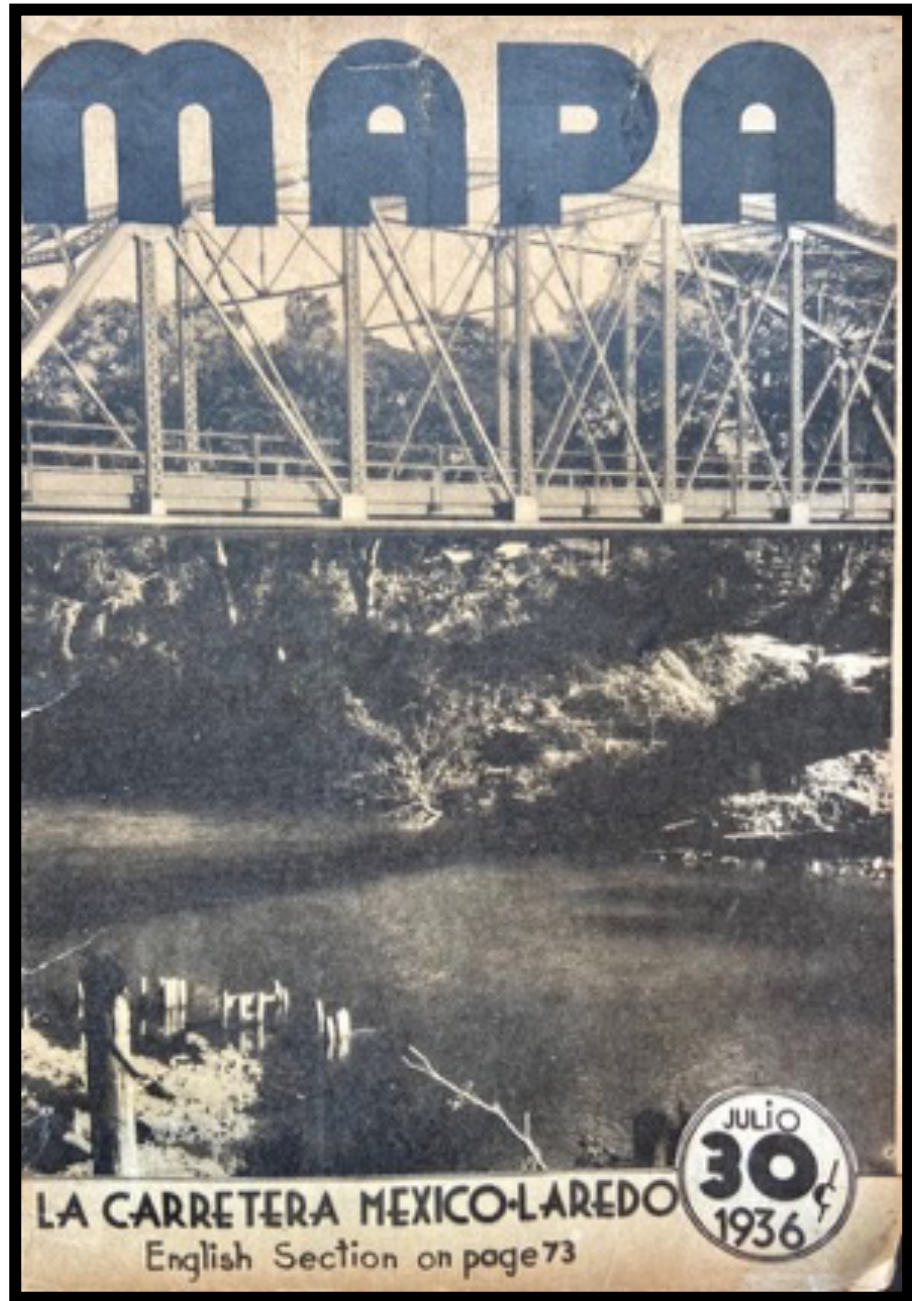


Imagen 10. “Mapa. Revista Turística”, Francisco Borja Bolado (Director-gerente), *Mapa. Revista de Turismo*, Tomo III, No., 28, México, Mercurio, Julio-1936.

El sentido geográfico que promovió la revista en muchas de sus páginas tiene que ver con lo que Claudia Garay Molina ubica como una cualidad transhistórica que cambió la forma de concebir los mapas al interior del territorio mexicano. Esto puede observarse en la planeación, construcción e inauguración de la carretera a tratar, que modificó las prácticas cartográficas del siglo XIX que privilegiaban la ruta que unía la Ciudad de México con el

puerto de Veracruz, por lo que la vía panamericana abrió otro tipo de posibilidades para dichas prácticas. Así, “[...] los mapas carreteros, que en ocasiones se hicieron carteles o eran parte de las guías y revistas turísticas, fueron un ejercicio de abstracción que recuerdan los sistemas de poder que actúan dentro de estas representaciones”,<sup>128</sup> lo que provocó que los nuevos caminos modernos, junto con el auto y los camiones, se utilizaran como elementos propagandísticos con el objetivo de destacar y reafirmar el poder del estado posrevolucionario.<sup>129</sup> El mapa ya no era sólo un mapa, sino una ventana a los paisajes representados por las novedosas cartas.<sup>130</sup> [Imagen 11].

Es necesario señalar que si bien desde 1925 la construcción de la carretera Panamericana se visualizó como un símbolo del Estado, en las páginas de *Mapa* no se hizo referencia alguna a las empresas mexicanas que sí fueron promovidas por el gobierno de la tercera década del siglo pasado, como sucedió en el periódico *Excelsior*,<sup>131</sup> omitiéndose a su vez toda referencia al general Juan Andrew Almazán, principal artífice de la construcción de la vía.<sup>132</sup> Esto evidencia lo señalado un par de párrafos arriba, relacionado a los intereses comerciales sobre una revista de consumo nacional y extranjero, y con ello la no politización de la publicación, aunque dicha vía nortea se considerara estratégica para el mercado interno, la producción industrial, el intercambio comercial por la aduana de Nuevo Laredo<sup>133</sup> y sobre todo la afluencia turística al interior del territorio mexicano.

---

<sup>128</sup> *Ibid.*, p. 88.

<sup>129</sup> *Idem.*

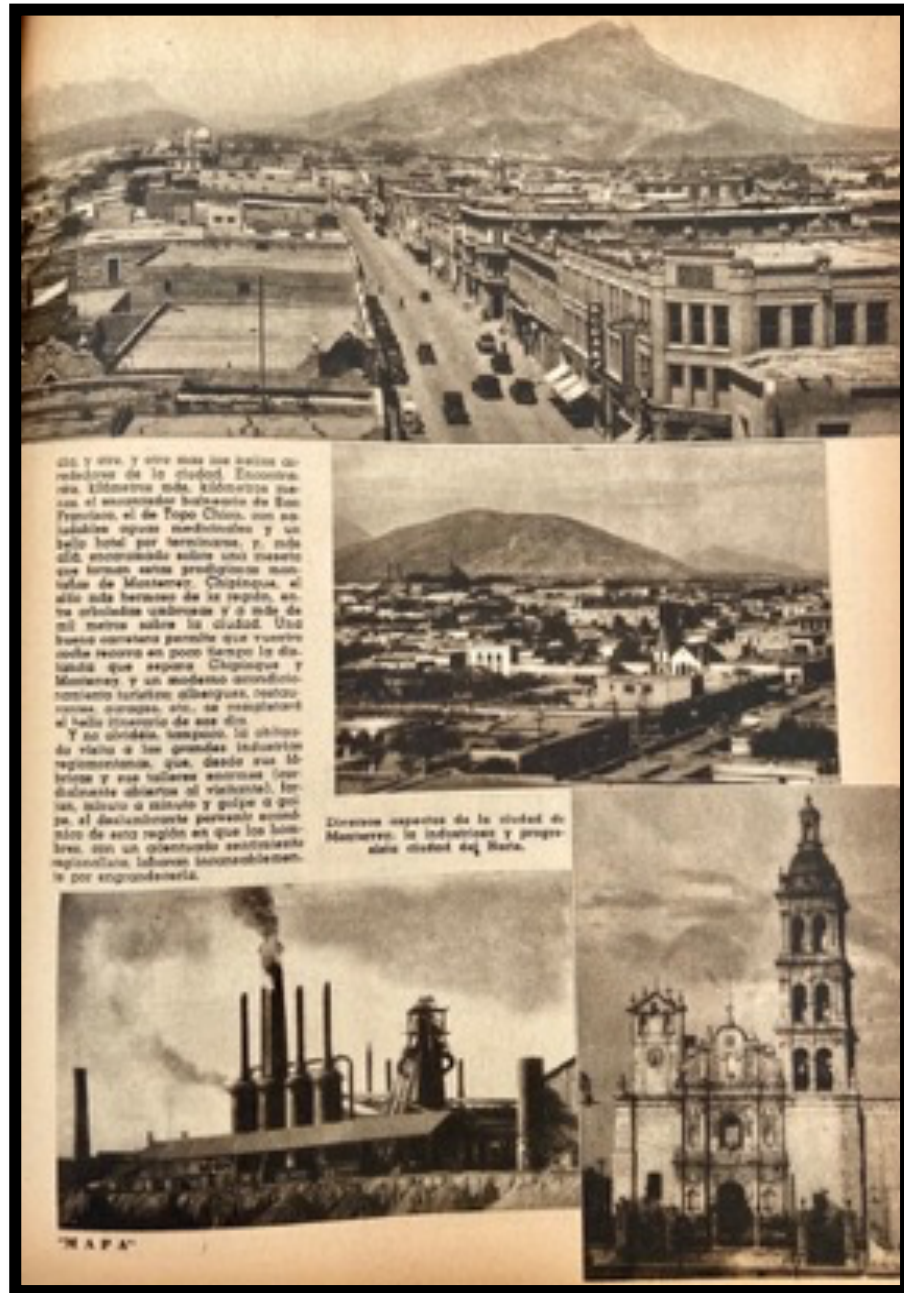
<sup>130</sup> La apertura de una ruta carretera hacia el norte implicaba la necesidad de nuevos modos de comercio entre México y Estados Unidos.

<sup>131</sup> Como se verá en los capítulos posteriores, en el Diario de la Vida Nacional se reconoció en numerosas ocasiones el papel de la CNC en la construcción de la ruta.

<sup>132</sup> *Ibid.*, p. 87.

<sup>133</sup> Héctor Mendoza, *Op. Cit.*, p. 96.





de y etc. y etc. más las zonas de  
 alrededores de la ciudad. Encuentra  
 una kilómetro más, kilómetros más  
 con el aeropuerto internacional de San  
 Francisco, el de Topo Chico, con su  
 estación aérea internacional y un  
 bello hotel por terminar, y más  
 allá encontrará sobre una cascata  
 que forman estas prodigiosas mon-  
 tañas de Monterrey, Chiquiqui, el  
 sitio más hermoso de la región, en-  
 tre arboledas umbrosas y a más de  
 mil metros sobre la ciudad. Una  
 buena excursión permite que tú  
 misma recorra en poco tiempo la dis-  
 tancia que separa Chiquiqui y  
 Monterrey y un moderno acondicio-  
 namiento turístico, alberguías, restau-  
 rantes, carpas, etc. se completará  
 al bello itinerario de ese día.  
 Y no olvidas tampoco la cultura  
 de rito a las grandes industrias  
 regionales, que, desde sus lí-  
 breros y sus talleres artesanales (es-  
 pecialmente alfareros al volante), for-  
 man, sobre el minuto y golpe a qui-  
 se, el desarrollo perfecto comen-  
 tado de esta región en que los hom-  
 bres, con un espíritu realmente  
 regionalista, influyen inconsciente-  
 mente por engrandecerla.

Diferentes aspectos de la ciudad de  
 Monterrey, la industrial y progre-  
 sista ciudad del Norte.

"MAPA"

Imagen 11. “Página de Mapa. Revista Turística en donde se aprecia la Ciudad de Monterrey, destacando su carácter moderno pero a su vez su exótico relieve”, Francisco Borja Bolado (Director-gerente), *Mapa. Revista de Turismo*, Tomo III, No., 28, México, Mercurio, Julio-1936, p. 43.

La revista *Mapa* también tomó un papel importante para destacar la importancia de la frontera noreste, rescatando el rol de la ciudad de Nuevo Laredo como la más importante y concurrida del país para ese entonces. Por ello las imágenes, sobre todo de la edición número 28, que se imprimieron en dicha guía aluden a las nuevas infraestructuras aduaneras

y de caminos como metáfora del progreso, rescatando a su vez paisajes que denotan la variada geografía por la que pasó dicho camino, confirmando con ello nuevas formas de integración social y de movilidad posibilitadas por el binomio automóvil-carretera.<sup>134</sup>

Así, estas publicaciones de corte turístico deben entenderse dentro del marco del panamericanismo de la primera mitad del siglo pasado, pues contienen elementos integradores como publicidad de marcas de automóviles, hoteles, gasolineras, etc., aspectos que se promovieron no sólo en México, sino también en el resto del continente. Por otra parte, cabe recalcar que los caminos se construyeron para ser transitados por peatones o, en este caso, artefactos que han servido para transportar mercancías y personas – como son el automóvil, los camiones y autobuses – generando un cambio social y económico en la región por donde se trazan. En este caso, el surgimiento del carro moderno, de enorme utilidad para el ser humano, marcó una serie de adaptaciones sobre las vías terrestres preexistentes, que fueran adecuadas para el paso de nuestro novedoso medio de transporte, tal como se verá en el siguiente capítulo.

---

<sup>134</sup> *Idem.*

## II. EL CAMINO NACIONAL MÉXICO-NUEVO LAREDO

Probablemente nada marque más un desarrollo real en cualquier país mejor que la manera en que se desembolsan sus fondos para el progreso de sus ciudadanos.<sup>135</sup>

E. J. Ristedt

Este capítulo abordará el proceso de construcción de caminos modernos en Europa y América desde el siglo XVIII, con la finalidad de situarlo como el antecedente directo de la construcción de nuestra carretera. Así se enunciarán los episodios de edificación de nuestra ruta entre septiembre 1925 y junio de 1936, primera conectó directamente la capital de la República Mexicana con su vecino del norte, específicamente con la Ciudad fronteriza de Laredo, Texas. Es necesario señalar que la técnica utilizada en su trazo y levantamiento pudiera compararse con el procedimiento utilizado en las naciones industrializadas de la época.<sup>136</sup>

La planeación de esta ruta puede situarse en el contexto de la fiebre de los caminos que caracterizó el quehacer urbanístico de las naciones de América Latina durante las primeras tres décadas del siglo XX.<sup>137</sup> Esta fiebre se manifestó de diferentes formas, por lo que sería un error hacer una generalización en torno a lo que llevó a cada territorio modernizar su infraestructura terrestre para adaptarla a las exigencias del automóvil. Así, los motivos que impulsaron, por ejemplo a Argentina a implementar la serie de mejoras en sus arterias viales, puede distar de los intereses de Chile o México.<sup>138</sup>

---

<sup>135</sup> E. J. Ristedt, *Op. Cit.*, p. 459.

<sup>136</sup> Las naciones que implementaron por primera vez una infraestructura moderna de carreteras al interior de su territorio fueron EEUU., Alemania, Italia, entre otras. *Vid Supra* pp. 57-58.

<sup>137</sup> Rodrigo Booth, *Automóviles y Carreteras. Movilidad, modernización y transformación territorial en Chile, 1913, 1931*, Tesis para obtener el grado de doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile, 2009, p. 114. <https://repositorio.uc.cl/handle/11534/21428> [05 de septiembre de 2020].

<sup>138</sup> Mientras en Argentina la modernización del sistema de caminos respondió a las necesidades de intensificar la actividad comercial en ciertas regiones, como la Provincia de Magallanes, el caso de Chile se caracterizó por la relación que existió entre el fomento del turismo y el automóvil. México construyó su sistema de carreteras modernas en un contexto de reconstrucción nacional, consecuencia del episodio armado de la Revolución Mexicana, siguiendo la idea de comunicar secciones abandonadas por el antiguo ferrocarril. Véanse, respectivamente: Mateo Martinic B., *Op. Cit.*, p. 6. Rodrigo Booth, *Op. Cit.*, p. 10. Wendy Waters, *Op. Cit.*, pp. 37-81.

Una cuestión que sí puede rescatarse como común denominador relacionado al levantamiento de varias arterias viales en algunos territorios de América Latina fue, como ya se ha señalado en el capítulo anterior, la idea de comunicar el Continente Americano por tierra mediante una Carretera Panamericana que contara con las características de un camino moderno, petrolizado y con la infraestructura necesaria relacionada al alojamiento de los nuevos viajeros, así como el abastecimiento de alimentos y combustibles. Dicha idea se gestó durante la celebración de la serie de Congresos Panamericanos de Carreteras entre las décadas de 1920 y 1930.

En este contexto México, al igual que los países latinoamericanos, no tenía experiencia en materia de construcción de carreteras de larga distancia aptas para el paso del automóvil, por lo que es necesario recalcar que el episodio de construcción de nuestro camino nacional a tratar puede entenderse como uno de los primeros pasos de la ingeniería mexicana en materia de infraestructura vial. Así, es plausible afirmar que la materialización de esta parte de la Ruta Interamericana contribuyó indudablemente a la preparación del constructor de caminos, el caminero, lo que significó un parteaguas para el desarrollo de la infraestructura terrestre adaptada al paso del autotransporte en México, nación herida por una guerra civil pero también limitada por técnicas de construcción hasta ese momento anticuadas. En otras palabras, con el levantamiento de la primera carretera que conectó a México con EEUU se dio inicio a un nuevo capítulo para el país, una etapa de modernización para la nación.<sup>139</sup>

A continuación se dará un breve esbozo de la evolución de las técnicas de construcción de caminos utilizadas en México a través del tiempo, todas con antecedentes en el viejo mundo y que fueron adaptadas a las necesidades de nuestro país. Es muy importante rescatar los modos de levantamiento de estas vías para comprender por qué la instauración de una carretera como nuestro Camino Nacional revolucionó verdaderamente al sistema de transporte terrestre, permitiéndole sentar las bases para el establecimiento de un régimen logístico<sup>140</sup> que hoy en día sigue en operación y que debe entenderse como el más importante

---

<sup>139</sup> El episodio de construcción de nuestro Camino Nacional puede situarse dentro del de urbanización de las principales ciudades del país. Así, la ruta antecedió y permitió el flujo migratorio proveniente de algunas regiones del interior de la República hacia el entonces Distrito Federal, posibilitando sus alcances de comunicación territorial, así como su explosión demográfica e industrial, características de la quinta y sexta década del siglo pasado. Gustavo Garza, "El carácter metropolitano de la urbanización en México", en *Estudios Demográficos y Urbanos* 13, Vol. 5, No. 1, enero-abril, 1990.

<sup>140</sup> Durante la primera mitad del siglo pasado los camiones de carga se convirtieron en poderosos agentes de modernización en México, abriendo nuevos campos para la actividad económica y dando a luz nuevas fuerzas

para la práctica del comercio de bienes y transporte de personas tanto al interior, como al exterior de nuestro país.

## 2.1 LOS CAMINOS MODERNOS

Como se señaló, antes de comenzar con la descripción de los procesos de planeación, construcción e inauguración del Camino Nacional México-Nuevo Laredo, es necesario ilustrar al lector en torno a los antecedentes del levantamiento de la infraestructura de transporte terrestre utilizado en la República Mexicana a través del tiempo, omitiendo por la naturaleza del objeto de estudio de esta investigación, al ferrocarril. Por lo tanto, con la intención de reconocer los costos y beneficios de la vanguardista carretera moderna, se hará un breve recorrido histórico de los métodos de construcción de los caminos en México, mismos que encuentran sus antecedentes hace un par de siglos en Europa.

Los primeros caminos que vieron el desarrollo de los centros urbanos en lo que hoy corresponde al territorio nacional mexicano fueron aquellos que antecedieron a la llegada de los españoles. Dichas rutas pueden verse como el precedente de la infraestructura del transporte en México, o mínimo de la infraestructura urbana de la actual Ciudad de México.<sup>141</sup> Con la llegada de los españoles y la reconfiguración de los centros urbanos en lo que se denominaría como Nueva España se delinearon nuevas rutas dirigidas hacia puertos y zonas de interés comercial para los europeos, abriéndose así itinerarios que perdurarían hasta el presente.<sup>142</sup> En el periodo novohispano la infraestructura de caminos respondió a los novedosos medios de transporte que se trajeron del Viejo Mundo, cuya utilización recaía en

---

políticas, así como produciendo nuevas prácticas de movilidad espacial que compitieron tenazmente con los ferrocarriles, tranvías, canales, la arriería y las piernas humanas. Por lo tanto el Estado mexicano se vio en la necesidad de establecer las primeras instituciones oficiales para regular su uso, entendiendo esta novedosa actividad como un régimen logístico sin precedentes. Freeman, *Op. Cit.*, p. 1.

<sup>141</sup> Gerardo Pólito Román, *Op. Cit.*, p. 21. En viperas de la llegada de los españoles al centro del Imperio Mexicano, este último contaba con un sofisticado sistema de transporte terrestre y acuático por el cual se llevaban a cabo prácticas comerciales. Los productos transportados por tierra eran llevados sobre las espaldas de hombres llamados *tamemes*, quienes cargaban pesos de hasta 25 kilogramos a lo largo de distancias que iban de 21 a 28 kilómetros (km.). Quizá más importantes que el sistema de tamemes haya sido la posibilidad de transportar enormes cantidades de productos mediante el uso de canoas al interior de Tenochtitlán. Estas canoas podían trasladar hasta 25 personas, materiales alimenticios, de construcción, textiles, etc. Luis Jáuregui, *Op. Cit.*, pp. 6-10.

<sup>142</sup> Las zonas de interés comercial en el interior de la Nueva España correspondían a aquellas productoras de metales preciosos en su mayoría ubicadas hacia el norte del territorio. Bernardo García Martínez, “La creación de la Nueva España”, en Daniel Cosío Villegas, *Op. Cit.*, p. 281. Los puertos más importantes del periodo novohispano en materia de infraestructura para el comercio interoceánico fueron los de Veracruz, Campeche y Acapulco. Luis Jáuregui, *Op. Cit.*, p. 27.



la tracción animal que a veces arrastraba consigo carros y carretas. A dicho modo de transporte se le conoce como diligencias. Así, se introdujo una nueva tecnología de construcción de caminos a los que se les denominó Caminos Reales, teniendo las características de empedrados, interceptados por filas a distancias regulares que formaban una traza de parrilla; a tales elementos se les conoce como niveles, mientras que al área de los cuadros que delinear se le denomina bombeo.<sup>143</sup> Es importante señalar que muchas otras rutas sólo se iban abriendo por el paso de las diligencias, ignorando el proceso señalado.<sup>144</sup>

[Imagen 12]



Imagen 12. El Camino Real, Pólito Román Gerardo, *Evolución, tecnologías aplicadas en la actualidad y el futuro de los pavimentos flexibles en México*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Ingeniería, México, UNAM., 2015, p. 29

---

<sup>143</sup> Establecidos hacia 1551, los Caminos Reales serían los más complejos de la infraestructura terrestre del periodo novohispano. Uno de los primeros itinerarios era el que iba de la Ciudad de México hacia el norte, específicamente a Zacatecas. Bernardo García, *Op. Cit.*, p. 281. “Los niveles, como su nombre lo indica, son las líneas encargadas de producir planos ligeramente inclinados a los lados del camino, los cuales son rellenados por el bombeo, formando así tendidos que deslizan el agua de lluvia a los costados de la vialidad, impidiendo de esta manera que se inunde por la acumulación de agua.” Gerardo Pólito, *Op. Cit.*, p. 28.

<sup>144</sup> Debido a que la tierra en algunas regiones de la Nueva España era “tan viciosa y montuosa”, el transporte con carretas se hizo muy complicado, por ello la mayoría del transporte se realizó a través de recuas de mulas. Aunado a lo anterior, durante las temporadas de lluvia, por ejemplo, muchos caminos fueron intransitables, sobre todo en los cruces de ríos, lo que se vio reflejado en un deficiente sistema de comunicación, así como de transporte de mercancías. Thomas Calvo, *Op. Cit.*, pp. 22-25.

Por otra parte, el origen e incorporación del asfalto<sup>145</sup> como elemento constructivo en los caminos trajo consigo una serie de perfeccionamientos tecnológicos que contribuyeron a una mejor conservación del sistema de transporte terrestre en el mundo. Así, desde finales del siglo XVIII, en Francia, se emplearía la roca asfáltica para la pavimentación de suelos, puentes y aceras, por lo que posteriormente surgieron diferentes métodos de construcción que comenzaron a utilizarse en diversas ciudades alrededor del globo.<sup>146</sup> Fueron dos las técnicas mayormente utilizadas para el mejoramiento caminero en lo que hoy es México, las de Telford y McAdam, esta última fue adoptada de forma muy particular a principios del siglo XX y podría considerarse como el antecedente del camino petrolizado en la nación.

Por una parte tenemos el método McAdam, ideado por el escocés John London McAdam en 1798. Éste mantenía que la tierra bien drenada soportaría cualquier carga y consistía en que la capa final de piedra quebrada se colocara directamente sobre un cimiento de tierra que se elevaba del terreno circundante para asegurar el desagüe de la ruta. Dicho sistema se adoptó en casi todas partes. En México, por ejemplo, se utilizó antes, durante y después de las campañas camineras que se implementaron desde la creación de la Comisión Nacional de Caminos, en 1925, y se hizo de tal forma en la que éste constituyó el primer paso para petrolizar ciertas rutas, siguiendo el modelo propiamente mexicano de *camino progresivo*. Dicho modelo consistía en abrir nuevas rutas e ir implementando una serie de mejoras tecnológicas en estas, que iban desde la terracería hasta la propia pavimentación.<sup>147</sup>

Por otro lado, el sistema Telford indicaba que se debía excavar una zanja e instalar en ella cimientos de roca pesada que se levantaban para que la carretera se inclinara hacia los bordes, permitiendo con ello el desagüe. La parte superior del camino construido consistía en una capa de 15 centímetros de piedra quebrada compacta. El método, como su nombre lo indica, fue inventado por Thomas Telford – entre 1826 y 1829 –<sup>148</sup> y llama la atención su similitud con la técnica empleada en el sistema de empedrado de los caminos reales al interior de la Nueva España. [Imagen 13]

---

<sup>145</sup> Este llamado termoplástico se obtiene como residuo en el proceso de refinación del petróleo crudo, teniendo propiedades de consistencia, adhesividad, impermeabilidad y durabilidad, además de un bajo costo. Gerardo Pólito, *Op. Cit.*, p. 33.

<sup>146</sup> La introducción del novedoso de recubrimiento asfáltico se le atribuye al ingeniero francés Pierre Marie Jérôme Trésaguet. Mariana Tovar Montaña, *Op. Cit.*, p. 25.

<sup>147</sup> Miguel Álvarez Gleason, “Estudio sobre los Caminos Nacionales”, en *El trimestre económico*, Vol. 6, No. 22, Julio-Septiembre, 1939. p. 258.

<sup>148</sup> Mariana Tovar, *Op. Cit.*, p. 25.

Sin embargo, el método de caminos ideado por McAdam, es decir macadamizado, utilizado en las naciones industrializadas no pudo soportar el peso de los vehículos motorizados durante el desarrollo de la Gran Guerra, por lo que el sistema Telford constituyó la mejor opción para el posterior desarrollo de la infraestructura de autovías. Éste prevaleció sobre el primero debido a que proporcionaba una mejor distribución de la carga de la carretera sobre el suelo subyacente,<sup>149</sup> y aunque se manifestó como el óptimo en tanto a durabilidad pronto se vería sustituido por otro más adecuado para la circulación del automóvil con una superficie completamente petrolizada.

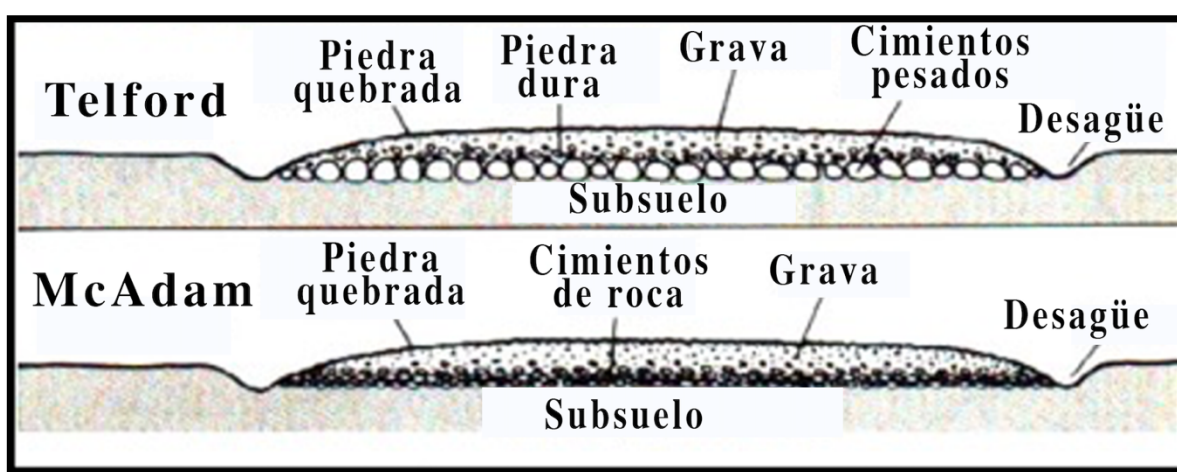


Imagen 13. “Esquema de los métodos McAdam y Telford”, Elaboración propia con base en Tovar Montaña Mariana, *Modos de transporte y su desarrollo*, Tesis para obtener el título de Ingeniero Civil, México, Instituto Politécnico Nacional, 2008, p. 26.

En términos generales las técnicas de construcción de los caminos petrolizados, en una primera instancia, se asemejan a las utilizadas en los métodos Telford o McAdam, aunque las primeras introducen, como se verá a continuación, nuevas singularidades. El proceso resumido de levantamiento de la carretera pavimentada corresponde al siguiente orden: en primer lugar, se nivela la zona por donde pasará la ruta; a esta parte se le denomina cuerpo de terraplén y es aquí donde se consideran por primera vez las obras de arte, es decir el desagüe del camino, que debe fluir hacia los costados del mismo. Posteriormente, al terraplén se le agrega una capa subrasante que consta de entre 30 y 50 centímetros de relleno de grava, sobre la que recaerá el peso del vehículo que la transitará. Finalmente, se suma una

<sup>149</sup> *Ibid.*, p. 26.

capa de pavimento y sobre ella una carpeta asfáltica, denominada superficie de rodamiento. Ésta última está diseñada para que los vehículos transiten con rapidez y comodidad.<sup>150</sup>

Sería históricamente impreciso adjudicar el establecimiento del nuevo modelo de camino petrolizado a una persona, puesto que cada nación industrializada, sobre todo en Europa y América del Norte, adaptó su propio conocimiento en materia de ingeniería a la construcción de las nuevas carreteras aptas para el tránsito de camiones y automóviles. El sistema italiano, por ejemplo, aportó el modelo de autopistas como calzadas de tres carriles individuales durante la década de 1920. Por otra parte, el *autobahn* alemán contribuyó, entre 1920 y 1930, al desarrollo de carreteras que soportaran grandes volúmenes de tráfico y velocidades que superarían los 165 kilómetros por hora.<sup>151</sup>

El modelo adoptado por la CNC para la construcción de su nueva red de carreteras modernas al interior de México fue el ideado en los Estados Unidos durante 1900 y 1920.<sup>152</sup> Dicho modelo norteamericano se llevó a la práctica en México, por ejemplo, durante la etapa inicial de la construcción del Camino Nacional México-Nuevo Laredo, encargada en una primera instancia a la compañía estadounidense Byrne Brothers.<sup>153</sup> La contratación de ésta no significó que dicha tarea estuviera exclusivamente en manos de los extranjeros, ya que el contrato estipulaba – como lo mencionó el ingeniero León Salinas, miembro de la CNC, en entrevista con el periódico *Excélsior* – un acuerdo para que tanto el 75% del personal técnico, como el 85% del administrativo fuera mexicano, lo cual evidencia el marco nacionalista que

---

<sup>150</sup> *Ibid.*, p. 6 Para una descripción más detallada acerca del proceso constructivo de terracerías y pavimentos véase: Gerardo Pólito, *Op. Cit.*, pp. 43-49. En la *Memoria del Camino Nacional México-Nuevo Laredo*, a dicho proceso se le denomina con otros conceptos correspondientes a los siguientes: cuerpo de terraplén a excavaciones, terracerías y obras de arte; capa subrasante al revestimiento y, finalmente, capa de pavimento y superficie de rodamiento a petrolización.

<sup>151</sup> Gerardo Pólito, *Op. Cit.*, pp. 43-49. En septiembre de 1925, en el pueblo de Nürburg, Alemania, se comenzó la construcción del famoso circuito de Nürburgring, diseñado por Otto Creutz, con el objetivo de que dicho camino fuera utilizado por los fabricantes de coches del país de habla germana para poner a prueba el rendimiento de sus vehículos. El circuito se inauguró el 18 de junio de 1927 y llama la atención que hasta el momento se ha conservado intacto, siendo uno de los autódromos más propicios para poner a prueba los vehículos de carreras contemporáneos. <https://www.nuerburgring.de/fans-info/historie.html> [14 de agosto de 2020].

<sup>152</sup> Las carreteras norteamericanas se tomaron como el principal modelo de desarrollo material del territorio, en materia de infraestructura moderna, para los países del Subcontinente. Rodrigo Booth, *Op. Cit.*, p. 114.

<sup>153</sup> Probablemente uno de los motivos por el cual la compañía Byrne Brothers trabajó con el gobierno mexicano en la construcción de las primeras secciones de nuestro Camino Nacional se deba a la influencia que tuvo en la primera en la Conferencia de Caminos Automotores celebrada en EEUU, pues dicha compañía se encargó de materializar la infraestructura de caminos en el estado norteamericano de Carolina del Norte, donde se efectuó la celebración de la conferencia. *Loc., Cit.*

siguieron los gobiernos posrevolucionarios para la reconstrucción de la nación.<sup>154</sup> A dicha firma se le retiraron los contratos tan sólo seis meses después de iniciar los trabajos de construcción debido a la falta de compromiso con el acuerdo.<sup>155</sup> Posteriormente, en 1929, se le contrataría nuevamente para la construcción de la sección Pachuca-Tasquillo.<sup>156</sup>

Finalmente, puede decirse que los beneficios de las carreteras petrolizadas sobre los métodos anteriores se evidencian debido a la capacidad de resistencia de peso, tránsito y durabilidad de las primeras. Es necesario señalar que el desarrollo de una infraestructura moderna de carreteras conlleva una inversión inmediata que sobrepasa la que se utilizaría con los métodos anteriores, pero cabe resaltar que la manutención, por ejemplo, de un camino macadamizado puede requerir de más tiempo y recursos que la de los petrolizados, además de no estar adaptado por completo a las exigencias del automóvil.

## 2.2 LA GEOGRAFÍA DE LA RUTA

A continuación se hará una breve descripción del terreno por donde se trazó y, posteriormente, se desarrolló la construcción del objeto de estudio de esta investigación.<sup>157</sup> La ruta que se eligió para construir el camino hacia la ciudad fronteriza norteamericana de Laredo, Texas, partía de la Ciudad de México, pasando por los estados de Hidalgo, Estado de México, San Luis Potosí y Tamaulipas. Además atravesó una parte de lo que se conoce como la Sierra Madre Oriental.<sup>158</sup> [Imagen 14].

La complejidad geográfica de las regiones que circundan al Camino Nacional se debe a que su trazo se vio en la necesidad – en pos de una construcción económica y eficiente –

---

<sup>154</sup> Wendy Waters, *Op. Cit.*, p. 42.

<sup>155</sup> Luis Montes de Oca, contralor de la república, sugirió la anulación del contrato debido a “la falta de disciplina de los contratistas americanos y de su continuo aumento de personal”. Victor Manuel Gruel Sánchez, “La inauguración de la...” *Op. Cit.*, p. 3.

<sup>156</sup> *Vid., Infra.*, p. 64.

<sup>157</sup> Para una profunda explicación de las regiones geográficas de México y su influencia en el desarrollo de las distintas poblaciones de nuestro país véase el texto de Bernardo García Martínez titulado “Regiones y paisajes de la geografía mexicana”, en Daniel Cosío, *Op. Cit.*, pp. 25-92.

<sup>158</sup> La Sierra Madre Oriental es una cadena montañosa que abarca parte de los estados de Chihuahua, [Coahuila], Nuevo León, San Luis Potosí, Hidalgo, Puebla, Veracruz [y Tamaulipas]. Tiene una trayectoria de noroeste a suroeste y está constituida fundamentalmente por rocas sedimentarias de origen marino de la era mesozoica, estando los estratos – o capas –, de estas rocas dobladas en grandes pliegues que forman sucesiones de crestas alternadas con bajos, dando semejanza con una alfombra arrugada. Las cumbres de dicha sierra van de los 2 mil a los 3 mil metros sobre el nivel del mar (msnm.), pero en su parte más elevada, entre Saltillo y Cd. Victoria, sobre pasan los 3 mil msnm. La roca caliza predomina en su composición. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *Datos Básicos de la Geografía de México*, México, 1999, p. 44.

de atravesar por la Sierra Madre Oriental, en los estados de Hidalgo, San Luis Potosí y Tamaulipas. La composición orográfica de esta zona destaca por la existencia de climas y vegetaciones muy diferentes, ejemplo de esto se encuentra en las selvas pertenecientes a parte del estado de San Luis Potosí, que contrastan con los característicos matorrales del sur-oeste de la entidad de Hidalgo.<sup>159</sup>



Imagen 14. Mapa de las tres carreteras que conectaron la Ciudad de México con EEUU durante la primera mitad del siglo XX, Gruel Sánchez Victor Manuel, “La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos”, en *Estudios Fronterizos*, vol. 18, No. 36, Mexicali, 2017, [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0187-69612017000200126](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-69612017000200126) [29 de noviembre de 2019].

Así, es necesario señalar que de sur a norte los paisajes que visualizaron – a través de las ventanas y del novedoso parabrisas del automóvil –<sup>160</sup> los primeros usuarios de nuestra

<sup>159</sup> La cadena montañosa denominada como la Sierra Madre Oriental forma una barrera natural que divide distintos tipos de ecosistemas, por lo que en dicha región hay vegetaciones y climas variados. Daniel Cosío, *Op. Cit.*, pp. 25-85. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, *Atlas Geográfico del Medio Ambiente y Recursos Naturales*, México, 2010, p. 28.

<sup>160</sup> La irrupción del automóvil implicó la restitución de algunos valores del viaje pre-industrial. A diferencia de los trenes, en los primeros años del automovilismo estas máquinas tenían sus carrocerías abiertas o estaban

ruta correspondieron a cuadros urbanos en el entonces Distrito Federal; bosques de coníferas y algunas vistas de matorrales xerófilos, es decir zonas secas, en los estados de México e Hidalgo; una serie de panoramas a través de la Sierra Madre Oriental en los que destacan diferentes tipos de bosques tropicales en su mayoría, algunos matorrales y barrancas, hasta llegar a Tamaulipas, región poco poblada y de predominantes características desérticas,<sup>161</sup> aunque también con algunas manchas forestales. En el itinerario de la ruta los viajeros pudieron además apreciar algunos ríos y lagos, paradas obligadas para los amantes de la naturaleza, como el caso del hotel *Thomas and Charley* – es necesario señalar que para un angloparlante pronunciar “Tamazunchale”, región donde se ubicaba el hotel, era complicado, por lo que los turistas optaron por llamarle “*Thomas and Charley*”.<sup>162</sup>

El variado tipo de clima que circunda al camino se relaciona con las regiones físicas que Rita López de Llergo identificó por primera vez en 1943. Dicha clasificación explica desde la geología el proceso de formación de la masa continental que hoy corresponde al territorio nacional, lo cual determina los ecosistemas de la región y por consiguiente su variabilidad climatológica. Estas regiones son: la Altiplanicie Mexicana, la Sierra Madre Oriental, la Sierra Madre Occidental, la Sierra Madre del Sur, las Cuencas Superiores de los ríos Balsas, Papaloapan y Verde, la Región Ístmica, la Península de Yucatán y, finalmente, la Península de Baja California,<sup>163</sup> aunque en la actualidad para su estudio se han visto modificadas por otras más específicas. [Imagen 15]

---

cubiertos con sencillas capotas de cuero, que no impedían que los viajeros percibieran las condiciones ambientales, las variaciones del clima, los ruidos del motor, los olores del exterior y, por cierto, las vistas frontales del paisaje en movimiento. Rodrigo Booth, *Op. Cit.*, p. 168.

<sup>161</sup> Durante la segunda mitad de la década de 1920 la noticia de que “no existía un sólo retrete desde Nuevo Laredo hasta Monterrey” alertó al entonces secretario de hacienda Luis Montes de Oca, quien intentó cambiar las opiniones de los norteamericanos interesados en viajar a México mediante el impulso de construcción de una infraestructura moderna en la entonces desolada región. Manuel Gruel, *Op. Cit.*, p. 4.

<sup>162</sup> El hotel *Thomas and Charley*, ubicado en la región de Tamazunchale, fue muy popular para los viajeros norteamericanos y muy importante para la incipiente industria turística de la tercera década del siglo pasado. Ettiner Catherine R., “Mexico by car. The Panamerican Highway and architecture for tourism”, en *International Journal of Scientific Management and Tourism*, 4-2:249-234, 2018, p. 257. *Vid Infra* Cap. III.

<sup>163</sup> Rita López de Llergo, “Principales rasgos geográficos de la República Mexicana”, en *Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía*, UNAM, No. 50, 2003, p. 31.

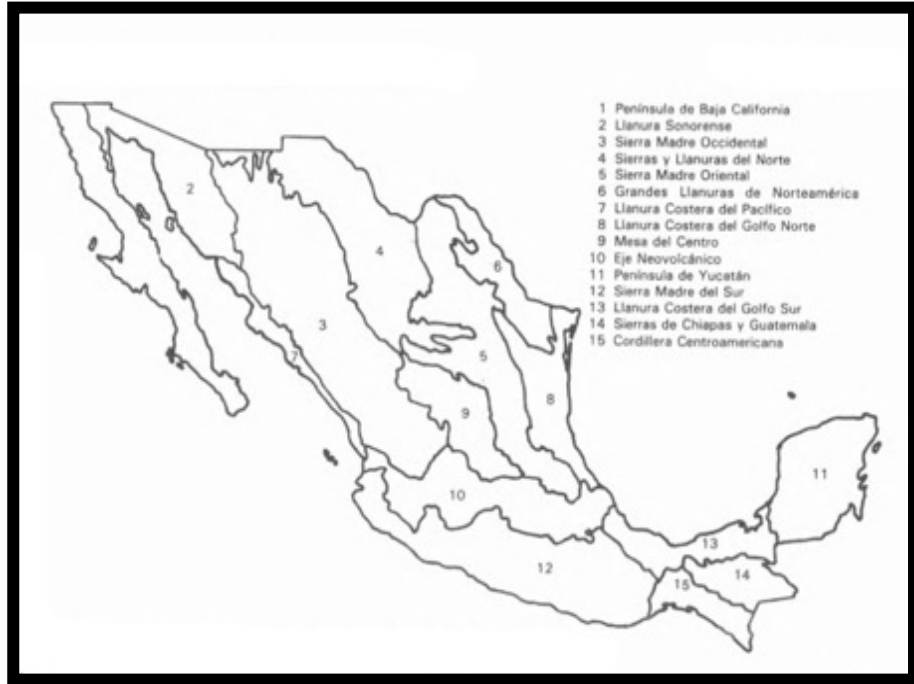


Imagen 15. “Marco Fisiográfico de la República Mexicana”, \_\_\_\_\_, *Datos Básicos de la Geografía de México*, México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1999, p. 39

A su vez, la heterogénea composición fisiográfica de México encuentra su explicación en el hecho de que la nación está ubicada sobre cuatro placas tectónicas: la Pacífica, de Cocos, Caribeña y de Norteamérica. En el borde de las anteriores se desarrollan con mayor intensidad los fenómenos geológicos.<sup>164</sup> Así, debido a la complejidad geográfica de la región por donde se trazó el Camino Nacional, las implicaciones técnicas de su construcción, como veremos a continuación, conllevaron verdaderos retos para los ingenieros mexicanos.

Es importante señalar que la técnica del trazado caminero utilizado en México se adaptó, más que a las necesidades, a las posibilidades que tenía el país para construir un camino moderno después de haber experimentado una guerra civil, lo cual evidencia la realidad en la que se encontraba la nación y los obstáculos a los que se enfrentó el Estado posrevolucionario para reconstruirla, siguiendo en este caso el esquema de construcción de carreteras antes mencionado. Los estragos de la Revolución mexicana dejaron un saldo de más de un millón de muertos y daños materiales que superaron los 500 millones de

<sup>164</sup> INEGI, *Op. Cit.*, p. 53.



dólares, muchos relacionados con el sistema de comunicación terrestre establecido antes del movimiento armado.<sup>165</sup> Por lo tanto, los ingenieros encargados de la construcción del nuevo sistema de infraestructura no contaron con los recursos necesarios para ejecutar el proceso de trazado de la carretera a través de las técnicas que utilizaban las naciones industrializadas, como la fotografía aérea – en el caso de Estados Unidos – que permitía a los profesionistas encontrar la ruta más eficiente sin salir de su oficina.<sup>166</sup>

Es necesario dejar muy claro que el primer paso para diseñar el camino de la Ciudad de México hacia Nuevo Laredo, Tamaulipas, fue la elección de la Ruta de Oriente, descartándose la Poniente y Central debido a que la primera intercomunicaba regiones que no fueron tocadas por la infraestructura ferroviaria, mientras que las últimas dos sí.<sup>167</sup> Posteriormente, en septiembre de 1925, se formaron cinco brigadas de reconocimiento terrestre para inspeccionar distintos tramos entre la capital y Ciudad Victoria. Los primeros trazos fueron los de México a Pachuca y de Nuevo Laredo a Monterrey. La parte perteneciente al entonces Distrito Federal no requirió de una expedición, puesto que se optó por la adaptación de la antigua ruta que iba hacia la ciudad de Pachuca.<sup>168</sup>

La primera y segunda brigada hicieron el estudio entre Pachuca y Cerritos, por Actopan, Ixmiquilpan, Tasquillo, Jacala y Jalapa. La tercera y cuarta efectuaron el reconocimiento de la línea Oriental de Pachuca a Ciudad Victoria, pasando por Zacualtipán y Tampico, y tocando Real del Monte, Omitlán, Atotonilco El Grande, Tianguistengo y Tanoyuca. Finalmente, la quinta brigada tuvo a su cargo la exploración entre Tampico y Nuevo Laredo, por Ciudad Victoria, Linares, Monterrey y Sabinas Hidalgo.<sup>169</sup> Es necesario

---

<sup>165</sup> Para acercarse al saldo de muertos que dejó el movimiento armado revisar: <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/ciencia-y-salud/ciencia/2016/10/21/la-revolucion-mexicana-y-su-costo-demografico#:~:text=El%20m%C3%A1s%20reciente%20de%20los,la%20Revoluci%C3%B3n%20Mexicana%20sigue%20vigente.> [04 de septiembre de 2020]. Como se señaló en el primer apartado de esta tesis, la destrucción de las vías férreas que se establecieron durante el Porfiriato tuvo que ver con las tácticas militares en el conflicto revolucionario recurridas por diversas facciones, que buscaron la desestabilización del bando contrario mediante el impedimento de la comunicación terrestre ferroviaria. Lorenzo Meyer, *Op. Cit.*, p. 227.

<sup>166</sup> Benjamin Fulwider, *Op. Cit.*, p. 211.

<sup>167</sup> *Memoria del Camino Nacional México-Nuevo Laredo*, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP.), Dirección Nacional de Caminos (DNC.), Departamento de Proyectos y Construcción, México, 1936, pp. 19-20.

<sup>168</sup> *Ibid.*, p. 29.

<sup>169</sup> *Ibid.*, p. 20.

señalar que el proceso de trazado de esta vía no respondió exclusivamente a la primera etapa relacionada con dichas brigadas, sino que se fue retroalimentando durante su construcción.

### 2.3 EL ITINERARIO

La construcción del Camino Nacional se puede apreciar, como se hace en su *Memoria*, a partir de las siguientes cuatro etapas correspondientes a cada una de sus secciones: 1. Distrito Federal - Pachuca; 2. Pachuca - Tamazunchale; 3. Tamazunchale - Ciudad Victoria y 4. Ciudad Victoria - Nuevo Laredo. Dichas etapas se ubican en una línea temporal con características complejas que en algunas ocasiones se manifestó de forma paralela tanto de norte a sur, como de sur a norte, en la que a su vez hubo una serie de cambios en las concesiones otorgadas a distintas compañías privadas, así como una participación intermitente de la CNC.<sup>170</sup> Lo anterior es un reflejo de la inestabilidad política característica del periodo posrevolucionario, puesto que en casi en todas las ocasiones las cancelaciones y celebraciones de los contratos respondieron a los intereses particulares de los encargados administrativos de la nación, especialmente de los que estaban a cargo de la SCOP y sus dependencias.<sup>171</sup>

En la primera sección, es decir Distrito Federal-Pachuca (km. 1-84.5), los trabajos de construcción que partieron de la Ciudad de México a la de Pachuca comenzaron en septiembre de 1925 [Imagen 16]. Se ejecutaron terracerías, revestimiento y obras de arte, o sea drenaje, definitivas hasta la segunda ciudad mencionada, quedando pendientes algunas alcantarillas y el puente del Río de los Remedios. Estas primeras obras estuvieron a cargo de la CNC, pero dicho puente se construyó bajo la contratación de particulares. Así, al quedar concluidos los procesos anteriores se abrió al tránsito esta sección y posteriormente se

---

<sup>170</sup> La construcción de las secciones señaladas se llevó a cabo, a veces, simultáneamente, por lo que sería erróneo señalar una línea temporal secuencial.

<sup>171</sup> Juan Andreu Almazán, por ejemplo, quien fue secretario de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas durante 1929 y 1930 le otorgó un contrato a la Compañía Constructora Anáhuac, misma de la que era socio mayoritario, para la conclusión del Camino Nacional entre Nuevo Laredo, Tamaulipas, y Montemorelos, Nuevo León. Marcela Mijares, *Op. Cit.*, pp. 229-261. José Alfredo Gómez Estrada, "Elite y prácticas políticas. Una aproximación al estudio de la corrupción en México, 1920-1934", en *Estudios de historia moderna y contemporánea de México*, No. 52, México, julio-diciembre 2016. p. 4, <http://www.revistas.unam.mx/index.php/ehm/article/view/65776> [07 de septiembre de 2020].

iniciaron los trabajos de petrolización, quedando completamente terminados en mayo de 1927.<sup>172</sup>

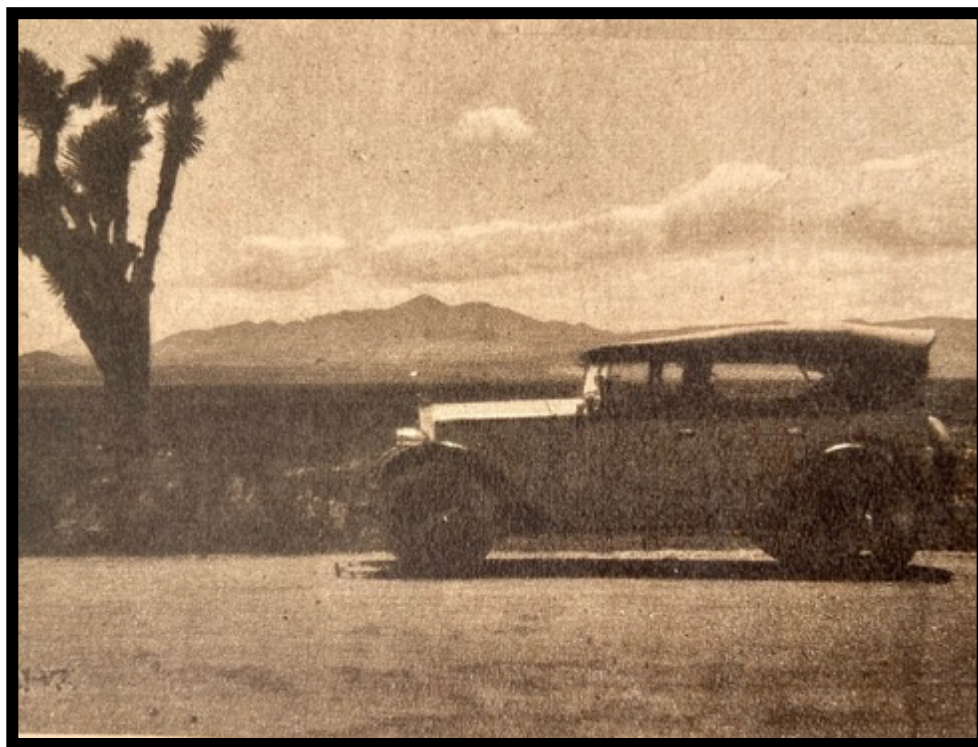


Imagen 16. “Paisaje típico en las proximidades de Colonia”, Francisco Borja Bolado (Director-gerente), *Mapa. Revista de Turismo*, Tomo III, No., 28, México, Mercurio, Julio-1936, p. 13.

Las obras se llevaron hasta la población de Pachuca, por ser esta ciudad un punto importante para la ruta, aunque se construyó también un ramal que libraría la urbe anterior, con una longitud de 84.5 km. Debido a que esta primera región por donde pasó el camino era planicie en su mayoría, no hubo realmente panoramas embellecedores, pero, señala la *Memoria*: “sí [había que visitar] la población de Pachuca, Hidalgo, por estar considerada como el primer centro minero que individualmente produce la mayor cantidad de plata en el mundo[...]”.<sup>173</sup>

La construcción de la segunda sección, Pachuca-Tamazunchale (84.5-366.6), desde el km. 84.5 al Puente de Tasquillo, en el km. 181, se llevó a cabo sin grandes problemas,

---

<sup>172</sup> Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Op. Cit.*, p. 30. Por ello la Carretera México-Pachuca se considera como una de las primeras construidas en México durante la década de 1920, formando parte de la ruta hacia Nuevo Laredo. Bernardo García Martínez, “The Highway...” *Op. Cit.*, p. 40.

<sup>173</sup> Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Op. Cit.*, p. 30.

aunque no por ello dejó de prestarse especial atención a los tramos comprendidos entre los kilómetros 142 y 152, que se caracterizaron por ser una región de lomas bastante pronunciadas. También destacaron los kilómetros 166-172, fragmento del camino en el que el terreno resultó sumamente montañoso. Este tramo, en su totalidad, se ejecutó entre 1925 y el primer semestre de 1926, quedando inconclusas algunas obras de revestimiento que se retomarían durante el mes de julio de 1929.<sup>174</sup>

Por otra parte, el proceso constructivo vio sus primeras dificultades reales entre los tramos que iban de Tula a Tamazunchale, kilómetros 181-366.6, a excepción de la parte correspondiente a Puerto Xhitá y Puerto Las Trancas, km. 191-224.8. Así, el primer levantamiento laborioso correspondió al cruce del Río Tula, es decir, a la construcción del Puente de Tasquillo [Imagen 17], para el cual, y debido a las condiciones topográficas del terreno, se hicieron varios estudios en pos de encontrar el mejor punto de cruce, con el objetivo de continuar el trazado hasta el Puerto Xhitá. A partir de este punto y hasta el Puerto de Las Trancas el proceso de construcción no se vio dificultado por los factores geológicos.<sup>175</sup>



Imagen 17. “Puente del Tasquillo”, William F. Manger, Mayra Uribe, Fernando Elizondo, *Postales de la carretera México-Laredo*, 7º Congreso Mexicano de Tarjetas Postales, Monterrey, Nuevo N.L., agosto 2014, <http://elizondo.fime.uanl.mx/7CMTP/conferencias/7CMTP%20presentacion%20carretera%20Mexico-Laredo.pdf> [17 de agosto de 2020].

---

<sup>174</sup> *Ibid.*, p. 37.

<sup>175</sup> *Idem.*

Así bien, hacia el km. 224.8, entre las regiones circundantes a la Barranca de Mármoles y Encarnación, el camino se encontró con una de las partes más montañosas de la ruta. De ahí el trazo continuó a través de un lomerío pronunciado que terminó descendiendo al Valle de Jacala, donde nuevamente ascendió por la misma clase de terrenos al Puerto los Horcones, continuando en plena Sierra por Cuesta Colorada, El Chamal, la Culebra, Jacalilla y el Puerto de Palomas, lugar donde se hizo posible dominar las dos hermosas vertientes de los ríos Moctezuma y Quetzalapa.<sup>176</sup> De esta última región el camino comenzó nuevamente a descender, pasando por el Tambor, Zacate Grande, Santa Ana, Chapulhuacán y, finalmente, por Tamazunchale, tocando las cercanías de El Encanto, además de Cerro Boludo, el Platanito, Tamán.<sup>177</sup> [Imagen 18].



Imagen 18. “Chapulhuacán”, Tarjeta postal fotográfica, *Colección Fernando Elizondo*.<sup>178</sup>

En julio de 1929, la Compañía Byrne Brothers se había encargado de la construcción del km. 84.5 al 178, entre Pachuca y Tasquillo, concluyendo el revestimiento de la sección a finales de dicho año [Imagen 17]. Esta compañía abandonó el proyecto poco después, por lo

---

<sup>176</sup> *Ibid.*, p. 38.

<sup>177</sup> *Ibid.*, p. 41.

<sup>178</sup> Nótese, en la fotografía, los altos niveles de neblina que circundan la región, haciendo de esta sección en específico un verdadero reto de construcción y conducción para los ingenieros y automovilistas, respectivamente.

que la obra se retomó por la Compañía Acapulco – llamada posteriormente Compañía Constructora Rohl –, que celebró el contrato para la terminación de todos los trabajos pendientes entre los km. 178 y hasta el 320.6, incluyendo la petrolización. Dicha compañía se encargó a su vez de las terracerías, así como de las obras de arte faltantes entre el km. 178 y el río Tula. También hizo el revestimiento de 46.2 km. y petrolizó 10.963, entre los km. 85.526 y 112.922. Posteriormente, la empresa suspendió los trabajos en agosto de 1932, por lo que los ingenieros particulares Valentín Q. Gama y Joaquín Gaxiola, en septiembre del mismo año, continuaron la labor de petrolización hasta el km. 135, o sea hasta el puente del Capulín, lugar al que se llegó en abril de 1933, dejándolo el tramo completamente terminado.<sup>179</sup>

Posteriormente, la Compañía Carreteras de México, S.A., en febrero de 1934, continuó con las obras de revestimiento a partir del km. 135, y en el mes de julio del mismo año concluyó con este tramo hasta el cruce del camino con el río Tula. La labor de petrolización se llevó a cabo en agosto de 1934, a partir del km. 135, y en junio del año siguiente se terminó totalmente hasta el Puente de Tasquillo, quedando pendiente solamente el tercer riego de la superficie asfáltica en una longitud aproximada de 11 km., que se concluyó en junio de 1936.<sup>180</sup>

Por otra parte, en agosto de 1929, la CNC inició con las obras de un camino de sólo cuatro metros de ancho – debido a que no se disponían de los fondos suficientes para darle una amplitud definitiva –, sobre el trazo definitivo de la ruta, entre Las Trancas, km. 224.8, y Jacala, km. 272.16. Este tramo se encuentra en una de las zonas más montañosas de la Sierra Hidalguense. Los trabajos se extendieron bajo las mismas condiciones hasta Santa Ana, km. 320.6, haciéndose el revestimiento provisional en diversos tramos y alcanzando este último proceso una longitud de 99 km., construyéndose, a su vez, un alcantarillado provisional.<sup>181</sup>

De enero a mayo de 1931, la Compañía Constructora Anáhuac ejecutó trabajos entre Santa Ana y Tamazunchale. Así, se construyeron las terracerías en parte sobre el trazo definitivo con un ancho igualmente de cuatro metros, y se colocó también un alcantarillado

---

<sup>179</sup> *Ibid.*, p. 45.

<sup>180</sup> *Idem.*

<sup>181</sup> *Ibid.*, p. 46.



provisional, todo en una longitud de 47.1 km., en algunas partes con reducciones en el ancho del camino de un metro.<sup>182</sup>

Por otra parte, en junio de 1931, la CNC ejecutó trabajos en una longitud de 4 km., de San Pedro hacia Remedios, concluyendo así las terracerías y obras de arte de dicho tramo. En febrero de 1932, la Compañía Constructora Rohl comenzó a trabajar entre la Barranca de los Mármoles y Jacala, construyendo las terracerías y obras de arte finales en una longitud de 19.25 km. hasta el mes de agosto, cuando se suspendieron los trabajos. Durante este periodo dicha compañía terminó las obras de terracería y alcantarillado definitivos entre los km. 178 y 181, y entre los km. 191 y 199.85.<sup>183</sup>

De mayo a agosto de 1933 el ingeniero Camilo Figueroa, por contrato firmado en el mes de abril, comenzó los trabajos de ampliación del camino en los tramos de la Sierra entre Encarnación y Campechanos y entre Puerto Horcones y Cuesta Colorada, ejecutando obras tanto de terracerías, como de alcantarillado definitivos que no quedaron terminados, de esta forma entre 1934 y 1935 la Compañía Carreteras de México tuvo que hacer el acabado de terracerías y construir en su mayoría el alcantarillado.<sup>184</sup>

De octubre a diciembre de 1933, la ya conformada DNC trabajó algunos tramos entre Barranca de Mármoles y Rancho Viejo, afinando taludes, quitando derrumbes, construyendo alcantarillado y revistiendo provisionalmente aquellos pasos que por la naturaleza del terreno se hacían intransitables en temporada de lluvias. En febrero de 1934 la Compañía Carreteras de México inició los trabajos en varios tramos, prestándole especial atención a las terracerías que iban de Barranca de Mármoles a Tamazunchale, que por su propia condición orográfica implicó una labor intensa y continua, hasta que se concluyeron totalmente en el mes de diciembre de 1935. El alcantarillado hubo que continuarlo más tarde, iniciándose los trabajos en agosto de 1934.<sup>185</sup>

Por lo que toca al revestimiento, a partir del Puente de Tasquillo, se prosiguió durante el mes de julio de 1934, haciéndose el cierre del primer tramo revestido hasta Tamazunchale en la primera quincena del mes de mayo de 1936. La Compañía Carreteras de México inició los trabajos de petrolización de Tasquillo rumbo al Norte en el mes de agosto de 1935,

---

<sup>182</sup> *Ibid.*, p. 49.

<sup>183</sup> *Ibid.*, p. 50.

<sup>184</sup> *Idem.*

<sup>185</sup> *Ibid.*, p. 53.

llegando en septiembre a Remedios, lugar donde se inició el nuevo trazo al poblado de Zimapán. El tramo petrolizado entre Tasquillo y Remedios quedó pendiente de tercer riego, en una longitud de 12 kilómetros, que se petrolizaron en junio de 1936.<sup>186</sup>

En octubre de 1935 se continuó en el punto extremo del nuevo trazo antes mencionado, específicamente de San Pedro, prosiguiéndose en los meses siguientes de 1935 hasta mayo de 1936, cuando se prosiguió con los tres riegos de petróleo hasta llegar a Jacala. La petrolización entre este último poblado y Tamazunchale se dejó pendiente para que la terracería tuviera tiempo de asentarse. A su vez, el nuevo trazo a Zimapán se empezó el 8 de julio de 1935, dándose por terminados los trabajos de terracerías, alcantarillado y revestimiento en el mes de mayo de 1936, y la petrolización en junio del mismo año. En esta sección la DNC construyó directamente el Puente de Tasquillo, de estructura metálica, de sólo un arco y único en su género en el país durante el periodo.<sup>187</sup> [Imagen 19]



Imagen 19. “Trazo del Camino en Tasquillo”, E.J. Ristedt, “Mexico’s Good Roads Program”, en *The Military Engineer*, Vol. 22, No., 125, Septiembre-Octubre, 1930, pp. 459, [https://www.jstor.org/stable/44563452?read-now=1&seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/44563452?read-now=1&seq=1#page_scan_tab_contents) [18 de agosto de 2020].

Como puede apreciarse, el proceso de construcción de esta sección, Pachuca – Tamazunchale, fue demasiado complejo y se concretó después de un periodo de ocho años. Lo anterior tiene que ver con la dificultad del terreno, que cuenta con variaciones que van de los 2450 msnm.<sup>188</sup> a los 100. Asimismo, llama la atención el hecho de que fueron cuatro las compañías que participaron en su construcción, incluidas las Comisión y Dirección Nacional

---

<sup>186</sup> *Idem.*

<sup>187</sup> *Ibid.*, p. 54. Es necesario señalar que las estructuras metálicas se habían implementado en México y el mundo desde el siglo XIX, pero lo novedoso de este puente recae en su utilización: para ser transitado por el automóvil.

<sup>188</sup> Metros sobre el nivel del mar.



de Caminos, así como un par de ingenieros particulares, lo cual respondió a una serie de intereses de carácter político.

El tercer tramo del camino, Tamazunchale-Ciudad Victoria (km. 366.6-705), dio inicio en 1929 con el trazo de Ciudad Victoria hacia el sur, llegando a Tamazunchale. Asimismo, en 1934 se delineó una ruta que pasara por Villa Juárez. La parte más difícil de esta sección fue la correspondiente a la Cumbre de Llera – o Mesa del Borrego –, donde se tuvieron que considerar tres diferentes rutas, siendo esta una zona muy lluviosa y de altas temperaturas, caracterizándose por la existencia de lomeríos suaves. En lo que se relaciona al trazo de los drenajes, la DNC creó brigadas especiales que determinaron los cruces a través de los numerosos ríos de la región.<sup>189</sup>

Siguiendo el trazado que se realizó en ese año el camino se desarrolló de la siguiente forma: a la salida de Tamazunchale ascendió a Palitla, descendiendo enseguida a Matlapa, lugares donde las lluvias son constantes. La ruta continuó por Cómoca, zona en la que cruza el río Axtla, para después proseguir hacia Limoncito, pasando por Xolol, hasta Pie de la Cuesta – en las faldas del Cerro del Guajolote –, atravesando algunos lomeríos suaves, llegando a Pujal y posteriormente al Cañón de El Abra, en donde se levantó un puente que cruzaría el Río Guayalejo, siguiendo el ascenso en la región montañosa hasta las Mesas de Llera, descendiendo posteriormente hacia lomeríos que atraviesan los arroyos de La Alberca, San[ta] Juana, Ojo Caliente y Juan Capitán. Finalmente, la ruta entró a Ciudad Victoria, en el estado de Tamaulipas.<sup>190</sup>

En julio de 1929, la CNC principió los trabajos de carácter provisional de Ciudad Victoria hacia el meridión, en noviembre del mismo año de Ciudad Valles al norte e igualmente al sur. En junio de 1930 la comisión suspendió los trabajos, dejando el tramo de Victoria al km 443 con la conformación superficial. Además, independientemente de los trabajos anteriores, se construyeron algunos tramos de terracerías definitivas, con un ancho de cuatro metros, entre los km. 634.75 y 673, ubicada dicha sección en las Cumbres de Llera.<sup>191</sup>

Hacia junio de 1930 la Compañía Anáhuac continuó los trabajos de terracerías y alcantarillado definitivos de Ciudad Victoria hacia el sur. Así, en la misma fecha se comenzó

---

<sup>189</sup> *Ibid.*, p. 58.

<sup>190</sup> *Ibid.*, p. 61.

<sup>191</sup> *Ibid.*, p. 62.

con los trabajos de Valles en dirección a su región austral y al mismo tiempo, dentro de este último tramo, se ejecutaron las obras de conformación superficial del km. 443 al poblado de Matlapa, con cuatro metros de ancho hasta Santa Ana, km. 320, siguiendo a su vez la parte del trazado definitivo y colocando alcantarillado entre el km. 449 y dicha población. La empresa llevó a cabo la primera fase de construcción de varios puentes sobre claros mayores de 60 m., a través de las vertientes de los ríos Frío, Sabinas y Guayalejo. Posteriormente, dichas obras las concluyó la DNC.<sup>192</sup>

Al comenzar 1934 quedaban pendientes los puentes más grandes de la Huasteca Potosina, entre Tamaulipas y Valles. La Compañía Carreteras de México comenzó bajo contrato la construcción de éstos sobre los ríos Moctezuma, Axtla y Palitla en el mes de abril, logrando solamente, en el caso de la primera cuenca, el estribo del lado norte y parte de los mismos en el caso del Palitla, así como la subestructura del de Axtla. La DNC prosiguió con las obras de las estructuras pendientes en los cruces referidos anteriormente, aparte de la construcción de los puentes sobre los flujos del Coy y Tampaón [Imagen 20]. En marzo del mismo año, esta instancia gubernamental concluyó dichos trabajos.<sup>193</sup>



Imagen 20. “Puente sobre el río Coy, el lugar más bajo de la carretera”, Francisco Borja, *Op. Cit.*, p. 24.

---

<sup>192</sup> *Idem.*

<sup>193</sup> *Ibid.*, pp. 64-65.

El 13 de mayo de 1934 la Compañía Constructora Rohl continuó con los trabajos definitivos entre Tamazunchale y Huichihuayán, y entre El Abra y Ciudad Victoria, suspendiendo su labor en septiembre de 1932 por haber rescindido su contrato. Así, a raíz de la suspensión de las obras por parte de la anterior compañía, la DNC aprobó el plan de dar a base de destajos la construcción del camino, a – en el tramo de Tamazunchale a Valles – los drenajistas Nabor Cancino, para el alcantarillado y puentes, entre el río Axtla y Huichihuayán; al ingeniero Carlos Franco en terracerías y alcantarillado, entre Tamazunchale y Matlapa; mientras los drenajistas Rafael Aguilar, Vicente Aldapé, Luis Barragán Dorcas, Alberto J. Cadena, Juan J. Cadena, Guillermo Gálvez, Juan García, Gabino Garza, Alejandro Guerra, Hermilo Sánchez, Francisco Terrazas y José de Jesús Urquizo se encargaron de las obras de arte en la sección de Valles hasta el Arrollo de Las Mulas. Estos trabajos, en su mayoría, quedaron concluidos en junio de 1935, dándose totalmente por terminados en el mes de septiembre de dicho año.<sup>194</sup>

La sección anterior, debido a la abundancia de lluvias, se hizo sumamente intransitable, sobre todo por la ausencia de una buena superficie de rodamiento. Por lo tanto, la DNC aprobó el gasto necesario para la ejecución del revestimiento en todos los tramos que fueran necesarios desde Tamazunchale a Las Mulas. Para tal efecto, el contratista Ingeniero Camilo Figueroa, por un convenio dado en abril de 1933, revistió provisionalmente, en un ancho de tres metros, aquellas secciones entre los meses de mayo y agosto de dicho año. El tramo de Guayalejo hacia el norte se trabajó entre noviembre de 1932 y junio de 1933 por los siguientes drenajistas: Jesús González, Gustavo Petz e Idelfonso Garza.<sup>195</sup>

La Compañía Carreteras de México, a principios de febrero de 1934, se hizo cargo, simultáneamente, de varios tramos, como la terminación de las terracerías y alcantarillado desde Tamazunchale hasta Cajón Grande, sección de fuertes movimientos geológicos y que hasta ese momento se encontraba abierta aunque de manera provisional. Así mismo, la compañía se ocupó de las obras de afinamiento de taludes, reparación de cunetas, acotamientos y canales entre dicha población y el km. 496 – obras necesarias para concluir totalmente las terracerías de llegada a los puentes sobre el río Moctezuma, Palitla, Axtla, Coy y Tampaón, así como de otros pequeños tramos que se ejecutaron totalmente, en su mayoría

---

<sup>194</sup> *Ibid.*, pp. 65-66.

<sup>195</sup> *Idem.*

terraplenes de llegada a los puentes y ampliación de la Cuesta de Llera, donde se trabajó entre los meses de abril y junio del año supradicho. Las terracerías de llegada al Río Coy se terminaron en septiembre de 1935, y las del Tampaón en el mes de febrero de 1936.<sup>196</sup>

A petición de los vecinos de Villa Juárez se hizo el estudio de una nueva línea que, partiendo del km. 561.8, tocara dicha población, entroncando con la nueva arteria en el kilómetro 579.6. Los trabajos de terracería de esta sección se dieron a principios de febrero de 1935, y tanto éstas como el alcantarillado se concluyeron en el mes de diciembre del mismo año, habiéndolas efectuado la Compañía Carreteras de México. Así, las obras de revestimiento principiaron en diciembre del año citado, y terminaron en abril de 1936.<sup>197</sup>

Por su parte los trabajos de revestimiento se atacaron en diferentes tramos: de Matlapa rumbo al norte y sur durante el mes de mayo de 1934; de Valles al sur en junio del mismo año; del Arroyo del Sabino rumbo a Valles a fines de marzo y de El Abra hacia el sur, hasta encontrar el origen anterior, es decir, el Sabino, durante dicho año. A su vez, el tramo de El Limón se empezó entre marzo y abril, lo mismo que de río Sabinas al norte del río Guayalejo, en la zona austral. De Guayalejo hacia el septendrión, hasta el km. 661, se tuvo que reforzar el revestimiento, ejecutados dichos trabajos por la Compañía Carreteras de México de abril a junio de 1934. En general, las obras de revestimiento citadas dejaron pendientes toda la sección entre Tamazunchale y Ciudad Victoria, quedando entonces inconclusos unos 80 kilómetros, de los que solamente se terminaron 63 en 1935 y 17 entre enero y abril de 1936.

198

Los trabajos de petrolización en esta zona se ejecutaron por la Compañía Carreteras de México y se iniciaron en el curso del mes de septiembre de 1934, de Ciudad Victoria hacia el sur, y para el mes de julio de 1935 se concluyeron el primero y segundo riegos entre el km. 506 y El Abra, y de el Limón a Ciudad Victoria. Por otra parte, la culminación del proceso relacionado a la superficie de rodamiento entre Valles y Matlapa dio principio en el mes de agosto del último año mencionado, para terminarse casi totalmente en junio de 1936. Así, el tramo Matlapa-Tamazunchale quedaría pendiente para su petrolización, con el objetivo de que se consolidara la terracería.<sup>199</sup>

---

<sup>196</sup> *Ibid.*, p. 69.

<sup>197</sup> *Ibid.*, p. 70.

<sup>198</sup> *Idem.*

<sup>199</sup> *Ibid.*, p. 73.

Los trabajos de construcción de esta sección, Tamazunchale-Ciudad Victoria, se hicieron en extremo laboriosos, no tanto por el movimiento de tierras, sino por su drenaje, que ameritó gran atención debido a que la ruta se encontró en una zona en la que predominan las lluvias, aunado a las altas temperaturas, circunstancias que entorpecieron y dilataron los trabajos, aunque no imposibilitando su realización.<sup>200</sup>

En la construcción del último tramo, Ciudad Victoria-Nuevo Laredo (km. 705.54-1225.74), en la ruta considerada no se encontraron dificultades de carácter material o técnico, debido a que el camino atravesó por terrenos planos y lomeríos suaves, manifestándose solamente algunas secciones montañosas. Así, desde la salida de Ciudad Victoria, hacia el norte, hasta el km. 800, el terreno no presentó ningún inconveniente para su trazado. Sólo a partir de los km. 801, en la Cuesta del Salero, 921, en la de Garrapatas y de Margaritas, km. 949, las características geológicas se tornaron más complejas.<sup>201</sup>

La sección entre Ciudad Victoria y Monterrey se caracterizó por la presencia de un gran número de puentes de importancia, entre los que destacan el de La Presa, Caballeros, Santa Engracia, Purificación, Linares, Cabezones, Montemorelos y Ramos, por lo que a su vez este tramo destaca por su muy alto número de obras de arte, o sea drenajes. El puente sobre el Río Purificación, cabe destacar, fue el que durante la temporalidad de construcción de nuestra ruta tuvo la mayor longitud en el país, contando con 207 m. de largo.<sup>202</sup>

Así mismo, de Monterrey al km. 1062 el terreno se tornó plano, hasta llegar a la Cuesta de Mamulique, tramo montañoso que requirió de estudios especiales para su trazo. De este último punto hasta Nuevo Laredo el camino atravesó por algunos lomeríos suaves y partes planas a una altura de 100 msnm.

El trazado de esta sección se comenzó, como ya se señaló, a fines de 1925, y llegó de Monterrey a Margaritas en enero de 1926, siguiendo hasta río Pílon, aproximadamente 64 km. al sur de la primera ciudad citada. Es necesario señalar que dichos tramos se tuvieron que reubicar, por lo que en el mes de julio de 1928 la CNC comenzó la localización de Montemorelos hacia su zona austral, cinco kilómetros antes de Villagrán. En el mes de octubre del mismo año una brigada comenzó la ubicación del trazado de dicha población, y

---

<sup>200</sup> *Idem.*

<sup>201</sup> *Ibid.*, p. 77.

<sup>202</sup> *Idem.*

en diciembre de Villagrán hacia Hidalgo. En febrero de 1929 se continuó el trazado de la ruta de Hidalgo al sur, llegando a Ciudad Victoria a finales de julio del mismo año.<sup>203</sup>

El delineado de Monterrey a Nuevo Laredo se llevó a cabo con cuatro brigadas que se repartieron en las localidades de Monterrey, Sabinas, Salado y Nuevo Laredo. Entre el río Salado y Nuevo Laredo se ubicó una tangente de 67 kilómetros, para lo cual durante el año de 1925 se hicieron estudios de trazo preliminar, quedando el definitivo de algunas secciones [Imagen 21]. Hacia 1926 dichos trabajos de localización se dieron por concluidos. Por otro lado, durante los meses de junio a agosto de 1927 se llevó a cabo un estudio especial en el “Paso de las Cabras”, entre los km. 1076 y 1095, y el tramo que no se construyó.<sup>204</sup>

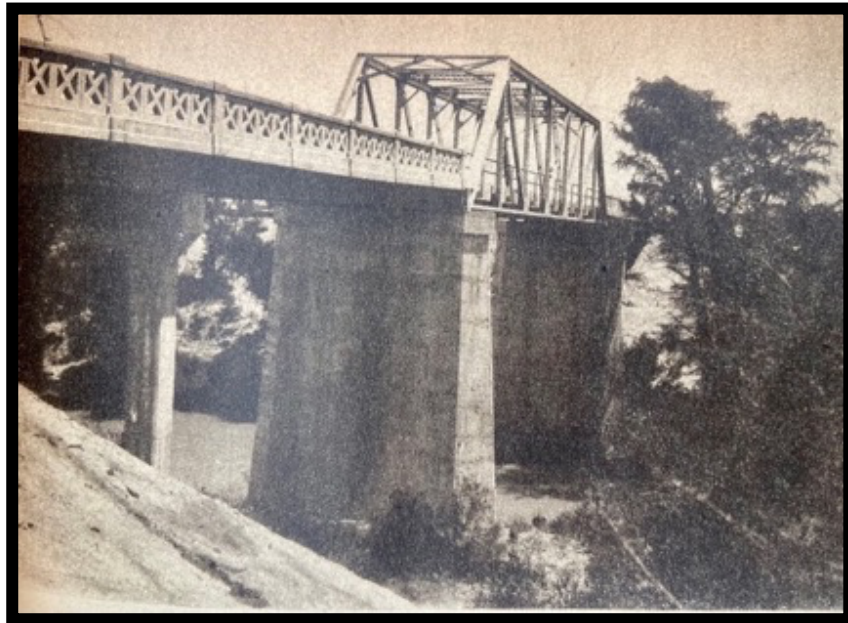


Imagen 21. “Otro aspecto del hermoso puente construido sobre el Salado”, Francisco Borja Bolado (Director-gerente), *Mapa. Revista de Turismo*, Tomo III, No., 28, México, Mercurio, Julio-1936, p. 51.

La construcción de esta sección la llevó a cabo en una primera instancia en 1925 por la Compañía Byrne Brothers, que inició los trabajos de carácter provisional y definitivo en el tramo Monterrey-Nuevo Laredo, hasta agosto de 1926, fecha en la que la Comisión continuó los trabajos, abriendo este tramo a finales de dicho año. La CNC prosiguió con el levantamiento de la sección extendiéndose hasta Montemorelos, en mayo de 1927, llegando

---

<sup>203</sup> *Ibid.*, p. 78.

<sup>204</sup> *Idem.*

hasta Ciudad Victoria en agosto del siguiente año. Así, durante este periodo se llevaron a cabo trabajos de carácter provisional tanto en terracerías, como en obras de arte, con el objetivo de abrir rápidamente la sección al tránsito. También se ejecutaron algunas obras de arte de carácter definitivo.<sup>205</sup>

Por otra parte, la Compañía Constructora Anáhuac, por contrato, inició sus trabajos de carácter definitivo en junio de 1927, principiando en los tramos Monterrey-Laredo, aprovechando las obras que se habían ejecutado con anterioridad – tanto por la CNC, como por la señalada compañía norteamericana. Así, la empresa dirigida por Almazán terminó las terracerías, obras de arte y revestimiento a principios de 1929, iniciando en octubre del mismo año su petrolización, que concluyó en septiembre de 1930, terminando con ello oficialmente dicho tramo.<sup>206</sup>

Hacia enero de 1929 la anterior compañía prosiguió con las obras faltantes entre Monterrey y Montemorelos, concluyendo el proceso de alcantarillado y terracerías en diciembre del mismo año. El revestimiento se inició en el segundo semestre del año, concluyéndose los trabajos a finales del siguiente año. Los primeros y segundos riegos de petróleo se ejecutaron entre marzo y diciembre de 1931, agregándose algunos refuerzos en el revestimiento, para que la petrolización tuviera una mejor base.<sup>207</sup>

La Compañía Constructora Anáhuac operó en la zona anteriormente señalada hasta 1932, cuando una vez más la CNC se hizo cargo de los trabajos restantes, que prácticamente se redujeron al mejoramiento y conservación de los caminos. Por otra parte, a raíz de la suspensión de los trabajos de la Compañía Anáhuac, en febrero de 1932, las obras entre Ciudad Victoria y Laredo se dejaron completamente abandonadas, y fue hasta el mes de noviembre cuando la Compañía Constructora y Colonizadora S.A. llevó a cabo el revestimiento correspondiente al tramo entre Linares y Purificación, concluyéndolo a mediados de 1933.<sup>208</sup>

Durante 1934, la Compañía Carreteras de México llevó a cabo el refuerzo del revestimiento entre los kilómetros 718 y 745, más algunos trabajos de terracería en el km. 725. En abril de dicho año esta compañía inició la petrolización de Linares hacia Ciudad

---

<sup>205</sup> *Ibid.*, p. 81.

<sup>206</sup> *Idem.*

<sup>207</sup> *Ibid.*, p. 82.

<sup>208</sup> *Ibid.*, p. 85.

Victoria, concluyendo el primer y segundo riegos y quedando pendiente solamente el tercero, en una longitud de 62 km., que se terminó en mayo del siguiente año. La petrolización de Linares hacia el norte se concluyó en junio de 1935.<sup>209</sup>

## 2.4 LA APERTURA DE LA CARRETERA

Aunque el último tramo petrolizado del camino se concluyó en el mes de junio de 1936, la carretera fue transitable en algunos puntos desde antes de su apertura oficial.<sup>210</sup> La inauguración de esta ruta se llevó a cabo el 1º de julio del primer año citado en una celebración donde estuvieron presentes tanto representantes del gobierno estadounidense, como de México. Durante esta época, los máximos mandatarios de las dos naciones eran Franklin D. Roosevelt, en el caso de Estados Unidos, y Lázaro Cárdenas, en el mexicano. Ambos personajes confirmaron su inasistencia al evento, pero enviaron a sus respectivos representantes.<sup>211</sup>

La ceremonia se llevó a cabo el 1º de julio del año anteriormente citado a las 9:00 am., en el Puente Internacional que unió a las ciudades fronterizas de Laredo, Texas, y Nuevo Laredo, Tamaulipas. A ésta asistieron el ingeniero, y entonces secretario de relaciones exteriores, Eduardo Hay y el vicepresidente de EEUU. John Nance Garner – por lo cual se extremaron las medidas de seguridad en la zona –, así como el embajador norteamericano en México Josephous Daniels y su esposa, además de varios ciudadanos y representantes de la prensa, tanto mexicanos como estadounidenses.<sup>212</sup>

El episodio de apertura de esta ruta significó, en palabras del embajador Daniels, “[...] una mutua comprensión entre México y Estados Unidos.”<sup>213</sup> A su vez, el comité organizativo

---

<sup>209</sup> *Idem.*

<sup>210</sup> La carretera, de la capital de la nación hacia Pachuca, se abrió al tránsito en 1926, mientras que en otros puntos, como de Nuevo Laredo a Monterrey, también pudieron circular automóviles antes de la inauguración oficial.

<sup>211</sup> La inasistencia al evento por parte de los mandatarios puede explicarse debido a la serie de tensiones generadas por las políticas de ambas administraciones relacionadas a las relaciones bilaterales y multilaterales de EEUU con el resto del continente americano, donde el gobierno estadounidense no percibió del todo bien la serie de acciones del régimen cardenista, enfocado este último en la reconstrucción nacional basada en la administración de los recursos naturales por parte del Estado mexicano excluyendo a las empresas extranjeras. Jorge Schiavon, “Sobre contagios y remedios: el New Deal y su impacto sobre la administración cardenista”, en *Iztapalapa. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, No. 52, 2002, p. 354, <https://revistaiztapalapa.izt.uam.mx/index.php/izt/article/view/492> [consultado el 1 de junio de 2022].

<sup>212</sup> Manuel Gruel, *Op. Cit.*, p. 7.

<sup>213</sup> *Idem.*



que representó a México rescató la imagen del charro y la china poblana como elementos artísticos y regionales que, en palabras de Pérez Monfort, corresponden a una “tradición inventada”, siendo esta una expresión general de la mexicanidad.<sup>214</sup> Dicho embajador norteamericano se mostró muy interesado en las tradiciones mexicanas, y en alguna ocasión vistió junto a su esposa los trajes mencionados.<sup>215</sup> Es en este episodio donde se podría evidenciar un acierto de la política nacionalista implementada por los regímenes posrevolucionarios, entre 1925 y 1936, que logró el reconocimiento de EEUU. [Imagen 22]



Imagen 22. “Del camino real a la carretera”, Fotografía publicada en *Jueves de Excélsior*, 6 de Julio de 1936.

Con la celebración de apertura de nuestro objeto de estudio surgieron nuevas fuentes históricas que ratificaron la importancia de este episodio, hasta el momento éstas no se han explorado de forma exhaustiva, relacionadas algunas con la correspondencia de ciudadanos norteamericanos dirigida al presidente de México, Lázaro Cárdenas, en la que se extenuaban felicitaciones por la apertura de la Carretera Internacional. Llama la atención que algunos de estos estadounidenses buscaban llevar a cabo negocios en México, como son los casos de Shelby M. Tobey o Nesbitt Sullivan.<sup>216</sup>

---

<sup>214</sup> *Idem.*

<sup>215</sup> Paolo Riguzzi, Patricia De los Ríos, *Las relaciones México-Estados Unidos, 1756-2010*. Volumen II: *¿Destino no manifiesto?*, México, UNAM, 2016, p. 27.

<sup>216</sup> Shelby M. Tobey, exitoso fabricante de papel en Estados Unidos, emprendió un viaje en una caravana de automóviles de Missouri hasta la Ciudad de México, escribiendo el siguiente testimonio de su jornada “Creo

Por otra parte, y como se ahondará en el siguiente capítulo, la derrama económica después de inaugurada la Carretera Nacional México-Nuevo Laredo fue mayor, según Manuel Gruel, a la captada en Jamaica, Bermudas o algunos otros destinos europeos, lo que evidencia la importancia de esta ruta no sólo en el aspecto económico, sino también en el cultural, puesto que a partir de que esta nueva carretera moderna y petrolizada se abrió el tránsito a numerosos ciudadanos norteamericanos que viajaron a nuestro país con el objetivo de conocer usos y tradiciones diferentes a las suyas, dándose así la posibilidad de que México se relacionara no sólo con EEUU, sino también con el resto del Continente Americano.<sup>217</sup> Así bien, se puede decir sin temor a cometer alguna equivocación que nuestro objeto de estudio fue el camino más importante de la década de 1930 para la República Mexicana, gracias no sólo a su impacto económico y al nuevo intercambio cultural, sino también a la belleza de los ecosistemas apreciados en la ruta, específicamente entre Ciudad Victoria y Ciudad Valles; por lo que personajes como Juan Soria Urías catalogaron en su momento como “magníficas vistas de ríos y majestuosas montañas.”<sup>218</sup>

La apertura de esta ruta tuvo tal importancia que el periódico *Excélsior*, en 1936, publicó un mapa que yuxtapuso “lo que significaba en Europa, por su extensión, la carretera que une a México con Nuevo Laredo”, en el que se puede apreciar que la longitud del camino equivalía a áreas en donde se ubicaban al menos una decena de países pertenecientes al continente citado. [Imagen 23]

Así, con la inauguración de esta “obra magna de ingeniería”<sup>219</sup> el gobierno mexicano encontró un gran incentivo para la construcción de otras rutas, destacando, por su semejanza aquella que partía igualmente de la Ciudad de México pero ahora hacia el poblado de Nogales, Chihuahua, comenzando su construcción hasta el año de 1941 e inaugurándose en 1950.<sup>220</sup>

---

que el viaje que emprendí entre su país y el mío hará mucho para construir la buena voluntad y el mutuo beneficio”, en una carta dirigida al entonces presidente Lázaro Cárdenas, en 1938, desde Saint Louis, Missouri. Nesbit Sullivan, por otra parte, intentó enviarle una carta al mencionado dirigente solicitándole la publicación de su mapa “Southern Short Way” en la prensa mexicana, pero desistió al enterarse, en Nuevo Laredo y mediante la prensa, que ningún presidente asistiría a la inauguración de la nueva carretera. Manuel Gruel, “La inauguración de la...” *Op. Cit.*, p. 8.

<sup>217</sup> *Ibid*, p. 8.

<sup>218</sup> Wendy Waters, *Op. Cit.*, p. 273.

<sup>219</sup> SCOP., *Op. Cit.*, p. 14.

<sup>220</sup> Wendy Waters, *Op. Cit.*, p. 78.

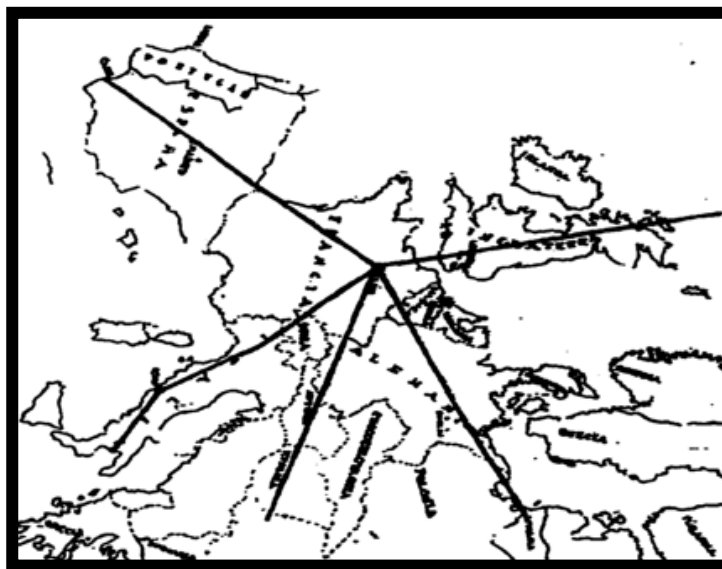


Imagen 23. “Mapa de Europa en el que se muestra gráficamente las distancias que abarcaría la Carretera México-Nuevo Laredo”, en *Excélsior*, Sec. 3, 1º de julio de 1936.

Finalmente, es necesario señalar que la apertura de la vía trajo consigo un nuevo capítulo en la historia de México, relacionado con el turismo y el intercambio económico con su vecino del norte. Así, el impacto de la nueva carretera fue tal que numerosos medios de comunicación, a través de una campaña de difusión cultural auspiciada indirectamente por el gobierno mexicano, le dieron seguimiento paso por paso a este episodio tan importante para México y que poco se ha abordado, cuestión que se retomará en el siguiente capítulo.

### III. EL CAMINO COMO SUJETO HISTÓRICO

Tengo una duda, Salcedo: para ir a inaugurar el camino de Laredo, ¿qué sombrero he de llevar? — Esa pregunta, cualquiera te la responde, Almodorra: para ir a esa carretera, ve como todos: ¡De gorra!<sup>221</sup>

Epigrama

El objetivo de este apartado es señalar de qué forma, a partir de la revisión de diversas fuentes periodísticas, es posible vislumbrar una vía de comunicación como un sujeto historizable. Así, se enunciará cómo los episodios de planeación, construcción e inauguración de esta carretera posibilitaron la intercomunicación de México no sólo con Estados Unidos, sino con el resto del continente americano. Lo anterior permitirá comprender el papel de los caminos en el desarrollo de la nación, vistos éstos como avances tecnológicos y espacios de interacción social en los que se han llevado a cabo procesos de integración territorial, así como de convivencia económica y cultural a nivel regional, nacional e internacional.

Por lo tanto, la planeación, construcción e inauguración de la vía, sobre todo ésta última, debe entenderse como un hito en la historia de las comunicaciones de México que permitió posicionar al Estado posrevolucionario frente al mundo como un gobierno capaz de lograr sus intereses por sí mismo y sin la necesidad de recibir ayuda proveniente del extranjero. En este sentido, la apertura del Camino Nacional México-Nuevo Laredo representó uno de los muchos objetivos cumplidos del nuevo régimen, que velaron por la autonomía, sobre todo económica,<sup>222</sup> de una nación que después de un conflicto armado interno buscaba su industrialización y re inserción al sistema mundial.

Las siguientes páginas describirán la importancia que tuvo esta vía de comunicación entre 1920 y 1950 con base en las fuentes que dejó tras de sí su inauguración. En este sentido es importante señalar que la apertura oficial de la carretera se entenderá como el inicio de un proceso de integración territorial auspiciado por recursos exclusivamente mexicanos. Lo anterior buscó el beneficio del país y posibilitó a su vez su posicionamiento en el marco

---

<sup>221</sup> “La Gran Carretera y su Complemento”, *Excélsior*, 1º de junio de 1936, p. 5.

<sup>222</sup> La autonomía económica que buscó el estado posrevolucionario se relaciona con el hecho de que el gobierno mexicano, mínimo en materia de construcción de caminos, financió su propia red de infraestructura sin la participación de capital extranjero. Victor Manuel Gruel Sánchez, “La Inauguración de la...” *Op. Cit.*, p. 3.

internacional como una nación pacificada y autosuficiente, y que por ende contribuyó a la puesta en marcha de la reconstrucción nacional bajo una política posrevolucionaria.

Por lo tanto, en la primera parte del presente capítulo se abordarán algunas notas periodísticas relacionadas a la planeación, construcción e inauguración del camino nacional, entendiéndolo como un elemento que permitió la interacción de México con el extranjero, sobre todo con turistas y automovilistas estadounidenses. A su vez dichas notas, en su mayoría provenientes del norte de la frontera mexicana, evidenciarán la importancia que tuvo este proceso caminero tanto para México, como para Estados Unidos y las naciones de América Latina, debido a que con la apertura de la vía se logró dar un gran paso para la consolidación del sistema de carreteras panamericano mencionado en los capítulos anteriores, relacionado tanto al expansionismo económico yanqui como a la integración territorial latinoamericana. Finalmente, el apartado concluirá con una breve descripción de cómo los diarios, sobre todo nacionales, elogiaron el evento inaugural, así como con la enunciación de los primeros testimonios de los viajeros extranjeros a través de la vía.

La segunda parte de este capítulo ubicará a la Carretera Nacional México-Nuevo Laredo en el contexto de consolidación de las industrias turística y de autotransporte de carga en México, a partir de 1920 y hasta 1950. Dichas industrias se entenderán como las nuevas actividades comerciales que posibilitaron la interacción económica y cultural tanto al interior de nuestro país, como con el extranjero, todo mediante la utilización de las novedosas carreteras modernas, sobre todo del ya mencionado camino nacional.

Es necesario señalar que esta sección debe entenderse como un breve acercamiento a la visión que tuvo tanto la población mexicana – sobre todo el día de la inauguración de la vía – como estadounidenses en México a través de nuestra vía moderna, así como a las consecuencias a corto plazo de la apertura de ésta en las incipientes industrias arriba citadas. Por lo tanto, las siguientes páginas representan una invitación para que en un futuro se elaboren estudios enfocados específicamente en las temáticas relacionadas al surgimiento del turismo y autotransporte en nuestra nación durante la primera mitad de la centuria pasada.

### **3.1 LOS VESTIGIOS DE UN GRAN EPISODIO NACIONAL**

En esta sección se han rescatado de la hemerografía mexicanas y estadounidense algunas notas periodísticas que abordaron nuestro camino nacional entre las décadas de 1920 y 1950.

La periodización de las notas que se eligieron responde a la información que brindan las mismas, es decir; la nota más temprana, de 1920, hace referencia a la primera vía de comunicación moderna entre Laredo y la Ciudad de México: el telégrafo. El corte temporal que va hacia la sexta década del siglo pasado encuentra sentido porque para dicha década la afluencia de norteamericanos sobre el camino nacional disminuyó considerablemente, cuestión apreciable en la búsqueda de notas relacionadas a la vía.

Olvidados en las hemerotecas, probablemente debido al carácter cotidiano que representan los caminos tanto en el pasado como en el presente, estos textos hacen alusión a uno de los acontecimientos más importantes para la historia del México posrevolucionario: la inauguración del Camino Nacional México-Nuevo Laredo. Por lo tanto, a través de la lectura de dichas notas será posible entender el impacto que tuvo la apertura de la primera ruta moderna, – y apta para la circulación del automóvil, que conectó la capital mexicana con un puerto fronterizo en el norte – para México y el resto del continente.

Es necesario mencionar que este ejercicio representa sólo un pequeño esbozo que nos acerca a cómo se visualizó la inauguración del Camino Nacional México-Nuevo Laredo en las siguientes fuentes periodísticas y de difusión cultural nacionales: *El Informador*, *El Nacional*, *Excélsior* y *Mapa. Revista Turística*. Los escritos de proveniencia estadounidense pertenecen al diario *The New York Times* y a la publicación científico-militar *The Military Engineer*. Cada uno de los textos maneja un discurso propio que denota diversos intereses, destacando el carácter nacionalista en el caso de los mexicanos y el de divulgación científica y cultural en el estadounidense. En este sentido no debe pasarse por alto que el elemento central de dichas redacciones fue la planeación, inauguración y puesta en operación de la vía moderna más importante para México durante la tercera y cuarta década del siglo pasado.

El episodio de planeación, construcción e inauguración de esta ruta dejó una serie de testimonios que se desvanecieron en el tiempo y que sólo se referencian superficialmente en algunas columnas periodísticas, como el caso de una canción dedicada al levantamiento de la vía, tema que vio la luz específicamente en San Luis Potosí, de la cual Anita Brenner hace mención vagamente en *The New York Times* y que es imposible de rastrear;<sup>223</sup> o de la historia

---

<sup>223</sup> Anita Brenner señala que fueron 10 mil hombres los que trabajaron en la construcción del camino en su sección más difícil, en parte de lo que se conoce como la Huasteca Potosina. Así, estos hombres compusieron, según la autora, una canción que entre sus versos incluían las siguientes líneas “*I know the highway. That famed enterprise. Now till I die. I know the highway [...]*”. La traducción de las líneas anteriores es: “Conozco la

del joven ingeniero que dedicó tanto tiempo al estudio y planificación de la carretera que “casi perdió la vista”, como lo indica *Excélsior*.<sup>224</sup>

Las notas de procedencia estadounidense que se han revisado responden al siguiente orden: en un principio se encuentran las noticias relativas al levantamiento de la infraestructura de comunicaciones de caminos al interior de México; después las columnas relacionadas a cómo se aprovecharía esta vía en el ejercicio del turismo; posteriormente las que hacen hincapié en la forma en que *The New York Times* atribuyó parte del presupuesto utilizado para la construcción de caminos en México a ciudadanos norteamericanos, cuestión que contrasta con lo que arrojan las más recientes investigaciones camineras, relacionadas a que dicho presupuesto era totalmente nacional; luego se ubican los artículos correspondientes a la apreciación por la naturaleza mexicana; en seguida los textos que subrayaron la adaptación de la población de México a las nuevas técnicas de construcción y los avances tecnológicos de dicha materia para, finalmente, exponer aquellas que indican cómo se visualizó el intercambio económico y cultural entre nuestro país y EEUU, así como el avance del panamericanismo propiciado por la construcción del Camino Nacional México-Nuevo Laredo.

El antecedente de una línea de comunicación moderna que fuera de Nuevo Laredo al entonces Distrito Federal es la instalación de un hilo telefónico entre ambas poblaciones, llevada a cabo por la compañía de teléfonos *Ericsson*, que obtuvo una concesión gubernamental para su levantamiento, la cual comenzó, según el diario *The New York Times*, en junio de 1926, finalizando dos años después.<sup>225</sup> Lo anterior deja ver el interés que los estadounidenses tenían entorno al quehacer de la SCOP durante la tercera década del siglo XX, cuestión que a su vez se puede comprobar con la lectura de algunos artículos de la misma fuente relacionados a los planes camineros posrevolucionarios y redactados tan sólo un par de años después de que dichos planes se comenzaran a llevar a cabo.<sup>226</sup>

---

carretera. Que formó empresa. Ahora y hasta que muera. Conozco la carretera [...].” Anita Brenner, *Op. Cit.*, p. 10.

<sup>224</sup> El diario de la vida nacional menciona que Luis Cuevas, egresado de la Universidad Nacional de México, terminó utilizando anteojos de graduación debido a que “se la pasó pegado día y noche” a su escritorio diseñando los planos de nuestro camino nacional. J.P. Mcknight, “Joven ingeniero mexicano que casi perdió la vista laborando en la carretera México-Laredo”, *Excélsior*, 1º de julio de 1936, sección IV, p. 5.

<sup>225</sup> “*Mexico City-Laredo Phone Line*”, *The New York Times*, 25 de junio de 1926, sección FINANCIAL, p. 30.

<sup>226</sup> En febrero de 1927, *The New York Times* señalaba que el plan anunciado por la CNC contemplaba la suma de 10 millones de pesos para la construcción de “buenos caminos” tan sólo en dicho año. A su vez, se menciona

Son numerosos los artículos extranjeros que referencian al Camino Nacional antes de su inauguración oficial, cuestión que evidencia las altas expectativas sobre el funcionamiento del mismo, como puede observarse en publicaciones tituladas “*The Pan-American Highway in Mexico*”,<sup>227</sup> “*Americans Plan Roads for Mexico*”,<sup>228</sup> “*To Open Mexican Link*”,<sup>229</sup> “*Mexico’s Good Roads Program*”,<sup>230</sup> “*Mexico Opens Highway*”,<sup>231</sup> “*Mexico employing 18,000 on road work*”,<sup>232</sup> “*Old Mexico changed by a New Highway. The Building of the Pan-American Road Disturbs Ancient Customs and Leads the Country Into the Modern Age*”,<sup>233</sup> “*New Mexican Road Nearly Completed*”,<sup>234</sup> y “*Mexico announces highway ceremonies*”.<sup>235</sup>

Como se verá a continuación, dichas notas periodísticas subrayan la importancia de la construcción del camino nacional en varios aspectos. En primer lugar, la cuestión relativa al desarrollo del turismo norteamericano al interior de México mediante la novedosa vía de comunicación fue un tema bastante recurrido, pues en varios escritos se mencionaron las comodidades con las que se contaría a través del trayecto, así como el estado de algunos caminos y sus itinerarios.<sup>236</sup> En estos artículos también se pueden observar los ambiciosos planes de la población estadounidense relacionados a viajar en automóvil desde Washington D.C. hasta el entonces Distrito Federal, es decir, objetivos enfocados en conectar ambas capitales a través de una carretera. A su vez se daban algunas indicaciones basadas en los comunicados del Departamento de Carreteras de San Antonio, en las que se recomendaba a los viajeros que querían visitar a su vecino del sur hacerlo sin realizar ningún comentario peyorativo vinculado a la situación material de este último país, puesto que ello rompería con la “discreción” del viajero y lo ubicaría en una situación de vulnerabilidad.<sup>237</sup>

Otro tema frecuentado fue el relacionado al presupuesto utilizado no sólo en el levantamiento del Camino Nacional México-Nuevo Laredo, sino también al de la red de

---

que este presupuesto visualizaba el levantamiento del Camino Nacional México-Nuevo Laredo. “*Mexico Plans Road Construction*”, *The New York Times*, 11 de febrero de 1927.

<sup>227</sup> “*The Pan-American Highway in Mexico*”, *The New York Times*, 4 de febrero de 1930, p. 7.

<sup>228</sup> “*Americans Plan Roads for Mexico*”, *The New York Times*, 15 de abril de 1930, p. 10.

<sup>229</sup> J. Kenneth Mullin, “*To Open Mexican Link*”, *The New York Times*, 4 de mayo de 1930, sección XX, p. 12.

<sup>230</sup> E. J. Ristedt, *Op. Cit.*, pp. 459-461.

<sup>231</sup> “*Mexico opens highway*”, *The New York Times*, 13 de mayo de 1931, p. 3.

<sup>232</sup> “*Mexico employing 18,000 on road work*”, *The New York Times*, 27 de abril de 1935.

<sup>233</sup> Anita Brenner, *Op. Cit.*, p. 10.

<sup>234</sup> “*New Mexican Road Nearly Completed*”, *The New York Times*, 10 de mayo de 1936, sección N, p. 8.

<sup>235</sup> “*Mexico announces highway ceremonies*”. *The New York Times*, 14 de junio de 1936, p. 25.

<sup>236</sup> Tales itinerarios son señalados específicamente en: “*The Pan American Highway in Mexico*”, *Op. Cit.*, p. 7.

<sup>237</sup> *Idem*.



carreteras mexicanas en su totalidad. Así, publicaciones tanto de *The New York Times*, como de *The Military Engineer* citaron el presupuesto utilizado por la CNC durante los últimos años de la década de 1920.<sup>238</sup> Llama la atención que algunos de estos datos contrasten considerablemente con los de la memoria oficial de nuestro camino y con los que brindan otros estudios, relacionados al quehacer caminero al interior de México durante la década señalada, puesto que mientras *The New York Times* indicaba que parte del presupuesto utilizado para la construcción de nuestra vía salió del bolsillo de inversionistas norteamericanos,<sup>239</sup> las fuentes oficiales, así como el artículo de Víctor Manuel Gruel, dicen que dicho presupuesto fue absolutamente mexicano.<sup>240</sup> Así, existe cierto sesgo de información en algunas notas estadounidenses relacionado al presupuesto utilizado para financiar la nueva arteria vial, cuestión que no mejora del todo en las publicaciones mexicanas. En este caso la diferencia de información relacionada al presupuesto probablemente indica que el discurso oficial del gobierno no siempre fue muy claro y conciso, o bien existió un claro interés por parte de algunos ciudadanos norteamericanos en invertir en México.

La apreciación por la naturaleza que rodea al camino también fue un tema común en los artículos del diario neoyorquino que elogiaban la riqueza de los ecosistemas mexicanos y que eran apreciables en tan sólo una ruta. Así, personajes como J. Kenneth Mullin no dejaron de sorprenderse por la variedad de paisajes de nuestro camino nacional, en el que destacaban climas de las cuatro estaciones del año.<sup>241</sup> A su vez, A. G. Alonso señaló la importancia de no transitar el camino antes de su inauguración oficial y completa pavimentación, pues de ser así en tiempos de lluvia se imposibilitaría el tránsito por algunas secciones de la ruta.<sup>242</sup> Por su parte, Anita Brenner mencionó la particularidad de la geografía mexicana y su relación con las cuestiones militares y de seguridad nacional, puesto que dicha geografía, según la autora, siempre “ha[bía] protegido los intereses mexicanos”.<sup>243</sup> La rica

---

<sup>238</sup> *Idem.*, “*Americans Plan Roads for Mexico*”, *Op. Cit.*, p. 10., J. Kenneth Mullin, *Op. Cit.*, p. 12., E. J. Ristedt, *Op. Cit.*, p. 459.

<sup>239</sup> *The New York Times* señala que la información se la dio una fuente mexicana,

<sup>240</sup> “*American Plan Roads for Mexico*”, *Op. Cit.*, p. 10. *Cfr.*, Víctor Manuel Gruel Sáenz, “La inauguración de la ...”, *Op. Cit.*, p. 3.

<sup>241</sup> J. Kenneth, *Op. Cit.*, p. 12.

<sup>242</sup> Alonso A. G., “*Mexico City to New York; Engineer Describes First Motor Journey Between Cities Via the New Mexican Highway Car Versus Airplane. Not Recommended now*”, en *The New York Times*, 23 de Agosto de 1931, sección XX, p. 6

<sup>243</sup> Anita Brenner, *Op. Cit.* p. 5.

variedad de flora y fauna, sobre todo la perteneciente a la región tropical de Tamazunchale, fue otra de las cuestiones en las que se enfatizó.<sup>244</sup>

Los avances en materia de infraestructura terrestre destacaron en artículos como “The Pan-american Highway in Mexico”, el cual recalcó que el camino conectaría regiones aisladas de la capital mexicana por más de 50 años. A su vez, dicho artículo señalaba el valor de la maquinaria moderna utilizada en la construcción de la vía hasta el año de 1929.<sup>245</sup> Otros escritos como el de J. Kenneth Mullin parecen sorprenderse por el hecho de que los trabajadores mexicanos se adaptaran a métodos de construcción modernos sin la necesidad de verse instruidos por ingenieros provenientes de alguna nación industrializada, cuestión que no hace mucho sentido debido a que fue una compañía estadounidense la que capacitó al personal nacional.<sup>246</sup> Por su parte Brenner enfatizó en las industrias que se impulsarían con la apertura de la carretera, como la potencialización de centros mineros y agricultores, facilitando el automóvil la llegada de luz eléctrica, teléfono, películas, radio y todos los “poderes de la nueva era”, por lo que esta intelectual visualizó al camino nacional como un símbolo que brindaría modernidad, comparando este proceso con el de la apertura de las vías férreas en Estados Unidos. A su vez, esta autora señaló la importancia de la red caminera para la pacificación de la nación. Igualmente, no dejó pasar desapercibido el hecho de que en esos tiempos modernos para México en los hoteles se comenzara a hablar más de negocios que de política, y que los trabajadores empezaran a sustituir sus trajes de tela blanca por la novedosa mezclilla.<sup>247</sup> [Imagen 24].

La cuestión relacionada al intercambio cultural y económico es algo que tampoco se pasa por alto. El turismo, entre otras actividades, como se verá más adelante, representa en gran medida una de las principales actividades que propician el intercambio cultural. Así, a partir de la inmersión de cada vez más norteamericanos en tierra mexicana a través de la carretera, éstos señalaron que con dicho camino se modernizaría el país, mientras que también se enfatizó en algunas peculiaridades del trayecto de Laredo a México,

---

<sup>244</sup> *Idem.*

<sup>245</sup> Dicha maquinaria se valuó en cuatro millones de dólares. “*The Pan-American Highway in Mexico*”, *Op. Cit.*, p. 7.

<sup>246</sup> J. Kenneth, *Op. Cit.*, p. 12. Al inicio de la construcción del camino se contrató a la compañía norteamericana *Byrne Brothers*, pero se le retiró la concesión debido a faltas en el contrato.

<sup>247</sup> Anita Brenner, *Op. Cit.* p. 10.

particularmente aquellas que señalaban la existencia de burros y o “peones” a los costados del camino, cosa que era imposible observar en su país de origen.<sup>248</sup> [Imagen 24].

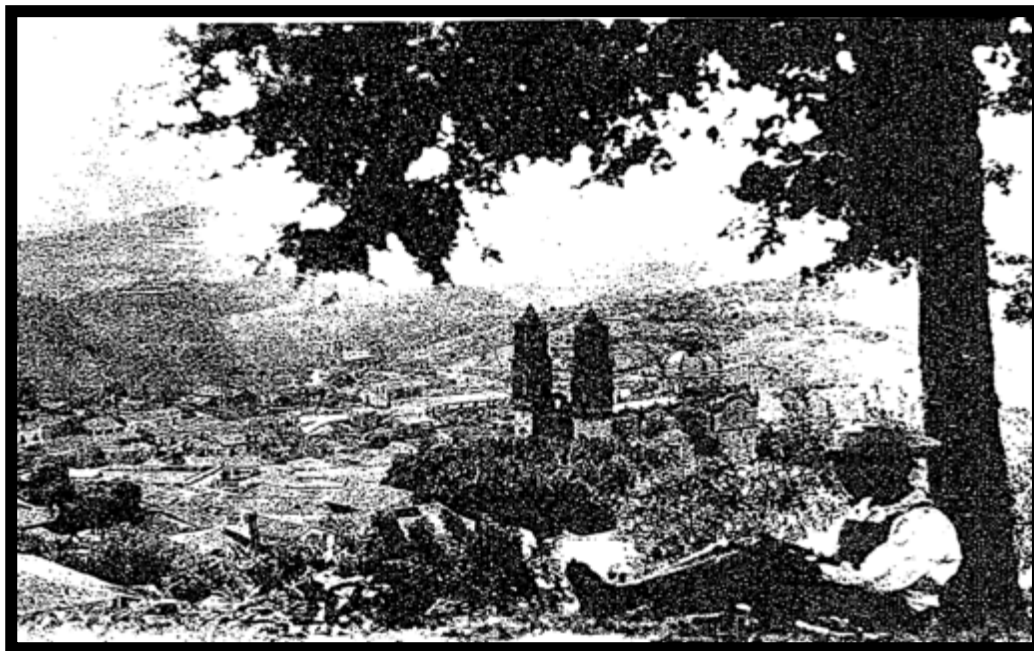


Imagen 24. “El México Pausado al que la Nueva Red de Caminos Traerá la Era Industrial”, John Green en *The New York Times*, 18 de agosto de 1935, sección SM, p. 10.

Por otra parte, el intercambio económico también fue un tema de interés en las publicaciones del diario neoyorquino, en donde se señaló que “EEUU debería recibir numerosas exportaciones mexicanas, como producción minera y maderera, esta última casi desconocida, aunado a muchos productos agrícolas”.<sup>249</sup> Finalmente, el panamericanismo se menciona casi en todos los artículos citados, enfatizando que cuando la vía se concluyera, se completaría un gran paso para conectar todo el Continente Americano por tierra, sin señalar que la sección de Nuevo Laredo al entonces Distrito Federal correspondía a tan sólo 1200 kilómetros de los 30 mil que en la actualidad conforman la totalidad de la ruta.<sup>250</sup>

---

<sup>248</sup> Anita Brenner, *Op. Cit.* p. 10.

<sup>249</sup> “*More tourist in Mexico*” en *The New York Times*, 21 de enero de 1934, sección E, p. 6.

<sup>250</sup> “*The Pan American Highway in Mexico*”, *Op. Cit.*, p. 7, Anita Brenner, *Op. Cit.* p. 5.

### 3.1.1 LA CEREMONIA INAUGURAL

La siguiente sección abordará las notas periodísticas que cubrieron el episodio inaugural de nuestro camino nacional destacando en esta ocasión el quehacer de los diarios mexicanos, quienes denotaron un nacionalismo dedicado a la exaltación de la nueva carretera moderna. Por lo tanto, se enunciarán los escritos relacionados a quiénes asistieron a la inauguración oficial de la vía, así como a la manera en que se llevó a cabo la logística del evento y cómo se estructuró dicho episodio tanto en el discurso de la SCOP, como en el de las empresas que aprovecharon la ocasión para promocionar sus productos.

En mayo de 1936, poco antes de la inauguración oficial del camino nacional, el diario *The New York Times* señalaba que la construcción de la vía estaba por concluirse. Así, en un artículo titulado “New Mexican Road Nearly Completed”, se mencionó que la nueva carretera sería tan buena como muchos caminos de EEUU, catalogando al viaje en la misma como una “fascinante mezcla entre lo primitivo y lo moderno”,<sup>251</sup> lo que otorgó a la nación latinoamericana un carácter exótico bajo la mirada yanqui. A su vez, dicho artículo hizo una descripción agrícola de las regiones que atravesaba la ruta, resaltando las plantaciones de café y plátano. Al mismo tiempo se enfatizó que, debido al buen estado de la carretera, viajar por el camino en México era casi igual que hacerlo en Texas.<sup>252</sup> Para el 14 de junio de dicho año, en otro artículo del mismo periódico, “Mexico Announces Highway Ceremonies”, se enunció que 50 estadounidenses y 50 mexicanos harían un viaje de tres días durante la inauguración de la vía, destacando un mensaje del entonces presidente Lázaro Cárdenas, quien indicó que a partir de dicha fecha y durante los próximos cinco años se concluiría la parte mexicana de la Carretera Panamericana.<sup>253</sup>

La prensa mexicana también hizo mención de la ceremonia inaugural, siendo *El Informador*, el 30 de junio de 1936, quien señaló que debido a la magnificencia de la obra dicho acontecimiento pasaría a la historia de las comunicaciones en México.<sup>254</sup> A su vez, este diario indicó que al evento asistirían el vicepresidente de EEUU, John Garner, en representación de Roosevelt, y el subsecretario mexicano de relaciones exteriores, Vicente

---

<sup>251</sup> “New Mexican Road Nearly Completed”, *Op. Cit.*, p.8.

<sup>252</sup> *Idem.*

<sup>253</sup> “Mexico Announces Highway Ceremonies”, *Op. Cit.*, p. 25.

<sup>254</sup> “El acontecimiento hará época en la historia de nuestras comunicaciones; tanto por la magnificencia de la obra, como por las personalidades que asistirán a este acto”, en *El Informador*, 30 de junio de 1936, p.1.

Cortés Herrera, en representación de Cárdenas.<sup>255</sup> En otro artículo, titulado “Será perfectamente vigilada la carretera”, el mismo periódico señala que la vigilancia de la ruta por motivo del evento se llevaría a cabo por el Departamento de Policía de Caminos, que desplegaría 40 motocicletas que recorrerían constantemente la vía para evitar violaciones a los reglamentos, así como accidentes, debido al intenso movimiento al interior del camino [Imagen 25].<sup>256</sup> El evento tendría tal importancia que incluso el gobernador de las Bahamas, Sir Dobe Clifford, asistiría, aunque sólo en la parte realizada en la capital mexicana.<sup>257</sup>

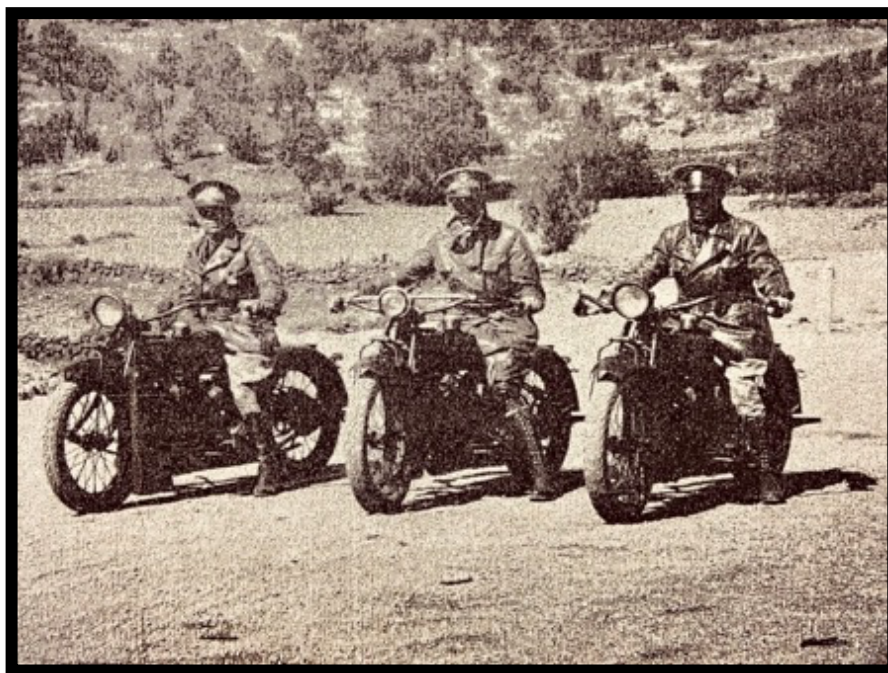


Imagen 25. “Motocicletas de la Policía Federal de Caminos”, en Bernardo García Martínez, *The Highway of Mexico (1891 – 1991)*, SCT., 1992, p. 54.

La fecha oficial de la apertura de la ruta tuvo lugar el miércoles primero de julio de 1936. Ese día los diarios mexicanos abarrotaron sus columnas con la divulgación de la noticia. Igualmente, *El Informador* señaló que, atendiendo un llamado de Cárdenas, el entonces gobernador de Jalisco, Everardo Topete, emprendió junto con toda una comitiva un viaje hacia Nuevo Laredo con motivo de la ceremonia, llegando en automóvil a la estación

---

<sup>255</sup> *Idem.*

<sup>256</sup> A su vez se señala que la caravana inaugural entró a la Ciudad de México por Aztacoalco, Villa Madero, Avenida Brasil, Cinco de Mayo, Juárez, Reforma e insurgentes. *Idem.*

<sup>257</sup> “Vendrá a México el Gobernador de Las Bahamas”, *Ibid.*, p.2.

de ferrocarril *La Junta* para de ahí tomar el tren hacia la ciudad fronteriza tamaulipeca. Este es el mensaje que envió el presidente a dicho gobernador:

Debiéndose efectuar en esta capital y a partir del día 3 de julio diversas de las festividades con motivo de la inauguración de la carretera México-Laredo, tengo el gusto de invitarlo para que concurra a ellos en representación de esa Entidad que acertadamente gobierna. Terminando estos, deseo encargar a los Ejecutivos locales recorran citada vía de comunicación, para que personalmente conozcan toda su longitud.<sup>258</sup>

Estas palabras, según el periódico, dieron motivo para creer que la asistencia del gobernador Topete a la inauguración fuera de varios días.<sup>259</sup> La comitiva estadounidense estaba conformada por el vicepresidente John Garner, acompañado del embajador Josephous Daniels; los senadores Tom Connally, de Texas; Chávez, de Nuevo México y William Gibbs McAddo, de California, entre otros.<sup>260</sup>

El periódico *El Nacional*, por su parte, en una serie de columnas que bajo el título “Hoy se Inaugurará el Camino Laredo-México”, señaló que con la inauguración de la vía se estrecharía la amistad de dos países hermanos (Estados Unidos y México).<sup>261</sup> A su vez menciona los personajes que conformaron la delegación estadounidense arriba citados, destacando -por otra parte- la presencia en el evento de la delegación de Guatemala. Debido a que el objeto de estudio de esta investigación es el Camino Nacional México-Nuevo Laredo visto como una carretera moderna que, valga la redundancia, contribuyó a modernizar al país, llama la atención que el diario indicara que con su inauguración se “dejar[ía] abierta la puerta del progreso a la nueva e importante vía de comunicación”, debido a que no había ninguna otra que se equiparara con la nueva carretera. Las columnas también indican cuál era la longitud del camino, 1,225.74 kilómetros, así como su costo total de \$81,772,451 pesos, cifra

---

<sup>258</sup> *Idem.*

<sup>259</sup> La comitiva que acompañaría al señor gobernador estaba conformada por Rafael Cárdenas, Miguel Guevara, secretario general de gobierno; Fernando Basulto Limón, candidato al Senador por Jalisco del PNR; los diputados locales José Chávez Hernández, Flavio Ramírez Álvarez, Dr. Luis Ramírez Díaz, Miguel Moreno, Constantino Cárdenas, José Núñez A., Roberto Gómez Vallejo y Manuel Palomera Calleja; los regidores Juan G. Chávez, vice-presidente en funciones de Presidente Municipal; y Fernando Cárdenas; profesor; Salvador Gálvez, director de educación primaria en Jalisco; Pascual Cárdenas, inspector general de policía; ingeniero Salvador Ulloa, jefe de la Dirección de Planeación, Servicios Urbanos y Obras Públicas, entre muchos otros de nacionalidad mexicana. “Hoy es la solemne inauguración oficial de la Carretera a Laredo”, *Ibid.*, pp. 1-2.

<sup>260</sup> *Ibid.*, p. 1.

<sup>261</sup> “Hoy se Inaugurará el Camino Laredo-México”, en *El Nacional*, 1º de julio de 1936, pp. 1-3.

que no cuadra con la que emitió oficialmente el gobierno en la *Memoria del Camino Nacional México-Nuevo Laredo*, que refiere un monto de \$61,772,451 pesos.<sup>262</sup> El texto del diario *El Nacional* prosigue con una breve descripción de cómo se llevó a cabo el evento en el puente fronterizo de Nuevo Laredo, destacando la importancia de la Comisión de Festejos de dicha ciudad, encargada de la organización del evento inaugural.<sup>263</sup> Este periódico también enunció el programa ceremonial dirigido a los huéspedes de honor.

Dicho programa consistía en que el sábado 4 de julio a las 17:00 se entregaron las llaves de la ciudad en Atzacolco. Para recibir a los invitados se construyó “una gran portada de recio sabor colonial”. Frente a la portada se estableció una feria llena de color donde se llevaron a cabo bailes típicos y se dieron aguas frescas contenidas en grandes ollas de barro guardadas del sol por toldos de enramadas. El domingo 5 de julio a las 11:00, se celebró una fiesta charra en el estadio nacional; a las 18:00, se brindaría una merienda típica mexicana en la terraza del Castillo de Chapultepec, donde se llevaron a cabo actos de acrobacias por parte del cuerpo de motociclistas, se sirvieron antojitos mexicanos como tamales de pollo, atole de leche, chongos zamoranos y refrescos. Se concluyó con el ballet de la SCOP que presentó estilizaciones de danzas mexicanas, finalizadas por el jarabe tapatío. A las 21:00 hubo una noche mexicana en el lago del Bosque de Chapultepec, donde se llevaron a cabo *sets* de fuegos artificiales y danzas regionales. El lunes 6 de julio a las 11:00 se llevaría a cabo una fiesta cívica en el Toreo. El martes 7 de julio a las 11:00 se efectuó sesión solemne de la comisión permanente del Congreso de la Unión, en honor de los funcionarios públicos visitantes, destacando que “[...] los representantes populares mexicanos, demostrar[ían] con este acto, a los funcionarios visitantes, el alto sentimiento de cordialidad del MEXICO INSTITUCIONAL.”<sup>264</sup> A las 14:00, finalmente, se asistiría a una comida campestre en Xochimilco, que fue el acto de confirmación de la ceremonia.<sup>265</sup>

---

<sup>262</sup> *Idem.*

<sup>263</sup> No he encontrado nada acerca de esta comisión de festejos. La comitiva norteamericana estuvo además formada por Tom Connally, senador por Texas; William McAdoo, senador por California; Denis Chávez, senador por Nuevo México; Willburn Cartwright, diputado por Oklahoma; R. Edwing Thomason, diputado por Texas; George E. Burhman, diputado por California; Edward L. Reed, encargado de los Asuntos Mexicanos en el Departamento de Washington. También asistieron muchos otros representantes de los Gobiernos de California, Texas, Nuevo México, Arizona, entre otros hombres norteamericanos de negocios relacionados con la industria automovilística. *Idem.*

<sup>264</sup> *Idem.*

<sup>265</sup> *Idem.*

Un hecho que llama mucho la atención a esta investigación es que para cubrir la noticia de la inauguración de la vía se desplegó toda una infraestructura en materia de comunicaciones radiofónicas y de correo, que utilizó tanto aeroplanos de la fuerza aérea mexicana, como automóviles del ejército. Lo anterior permitió un intercambio de información directa, por lo que de inmediato, prácticamente desde cualquier punto de la ruta y hacia los centros receptores en Estados Unidos se logró circular la información, lo que puede entenderse además como un hecho histórico para el quehacer de dicha materia en México, puesto que nunca antes había habido tanta capacidad comunicativa al interior del territorio nacional y hacia el exterior.<sup>266</sup> La cobertura la hizo la estación mexicana de radio XEW, *La Voz de América Latina*, en cooperación con la SCOP y la *National Broadcasting Company*. Esta última tenía una gran red de estaciones radiofónicas en EEUU, que se unieron a la citada estación mexicana para dar a conocer los detalles de la inauguración de la “Gran Vía del Progreso”. El programa se llevó a cabo en vivo y el locutor mexicano fue Alonso Sordo Noriega.<sup>267</sup> [Imagen 26]

Por otra parte, el periódico *Excélsior*<sup>268</sup> también mencionó este evento, siendo el diario mexicano de los arriba citados que más páginas dedicó a elogiar el acontecimiento, probablemente por su carácter oficial. Así, este rotativo señaló que después de diez años de política vial, el gobierno posrevolucionario creó un nuevo factor para la economía de México, viendo a los caminos como nuevas fuentes de ingresos para la nación. Las columnas del “diario de la vida nacional” brindan un pequeño esbozo de la corta historia de la SCOP entre 1925 y 1936, destacando que a partir de este último año la actividad camionera se incrementó aún más, permitiendo la apertura de nuevos campos de explotación, como lo fueron la “infinitud de zonas agrícolas, mineras, ganaderas e industriales”<sup>269</sup> que se visualizaron gracias a la instauración de la red caminera, incluida la novedosa vía hacia Nuevo Laredo. El periódico afirmaba que con la apertura de estas vías y particularmente de nuestro camino nacional, se modernizó un gran número de poblaciones “que llevaban una vida vegetativa y misérrima”, señalando que la inauguración de la ruta, parte importante de la Carretera

---

<sup>266</sup> *Idem.*

<sup>267</sup> “XEW. La voz de La América Latina desde México felicita al gobierno de la República, a la SCOP y a los constructores del camino México-Laredo por la espléndida obra de ingeniería llevada a cabo”, en *Excélsior*, *Op. Cit.*, p. 8.

<sup>268</sup> Rodrigo de Llano (presidente y director general), *Excélsior. El Periódico de la vida Nacional*, *Op. Cit.*

<sup>269</sup> “México inaugura la más bella y la mejor de sus carreteras”, en *Excélsior*, *Op. Cit.*, p. 7.



Panamericana, “[...] [era] un fausto suceso que [debía] producirnos a los mexicanos una honda y legítima satisfacción.”<sup>270</sup>

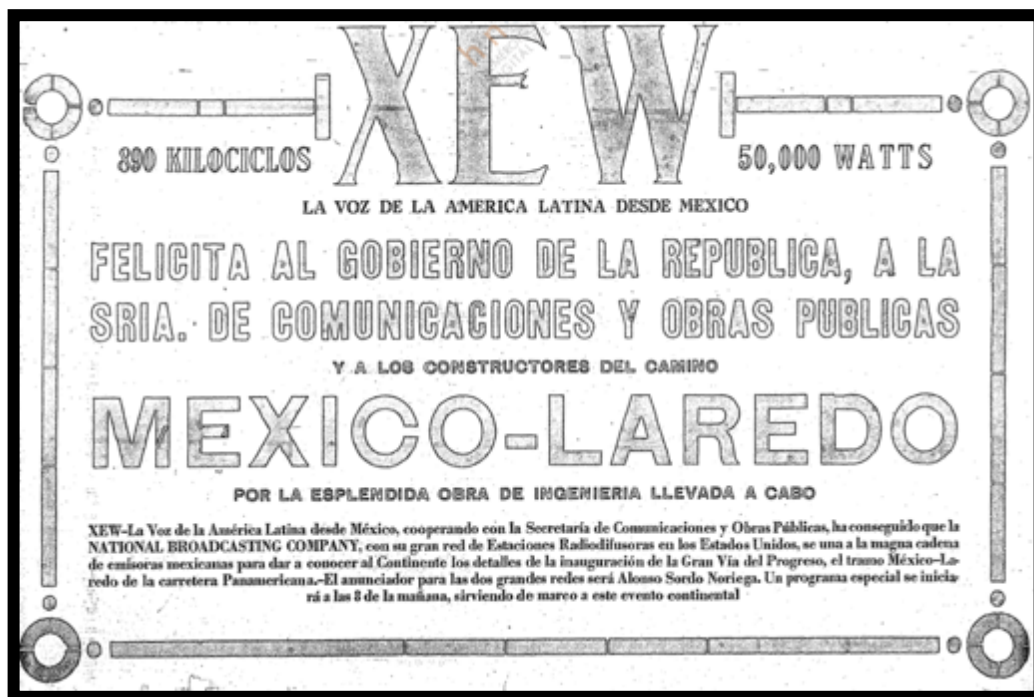


Imagen 26. “XEW felicita al gobierno de la república”, en *Excélsior*, 1º de julio de 1936, sección III, p. 8.

Así mismo, autores como José F. Rojas no dejaron pasar la oportunidad para celebrar la inauguración del camino pues, en su artículo titulado “Un camino que ofrece nuevas posibilidades”,<sup>271</sup> señaló que con la planificación y construcción de la vía se descubrieron zonas de incalculables riquezas, como minas de hierro y plomo, mármoles de magnífica calidad y tierras propicias para todos los cultivos. Posteriormente, citando al entonces subsecretario de la SCOP, Cortés Herrera, indicó que

Los once años empleados en la construcción de la carretera y los sesenta y dos millones de pesos<sup>272</sup> gastados por el gobierno en esta magna obra, [habían] servido también para lograr el descubrimiento de minas de hierro y plomo y canteras de mármoles, así como tierras propicias para el cultivo

<sup>270</sup> *Ibid.*, pp. 1,3 y 7.

<sup>271</sup> José F. Rojas, “Un camino que ofrece nuevas posibilidades”, en *Excélsior*, *Op. Cit.*, pp. 1, 7.

<sup>272</sup> Esta cifra sí se acerca a la que brinda la memoria del camino.

de frutas y cereales, todo lo cual no había podido explotarse por falla de comunicaciones.<sup>273</sup>

Dicho artículo también hizo alusión a la actividad turística y a que el camino estrecharía las relaciones entre México y EEUU, lo cual permitiría intensificar la movilización de maquinaria para poder explotar, en beneficio del pueblo mexicano, las ricas zonas que habían sido descubiertas. Al mismo tiempo se enunció que finalmente se había logrado comunicar la región de Actopan con el resto de la nación, y se describió qué podía producir cada zona por la cual pasaba el camino.<sup>274</sup>

*Excélsior* dedicó muchas páginas de la edición del 1º de julio de 1936 a señalar la importancia de la apertura oficial de nuestro camino nacional, cuestión que se observa en el título de sus publicaciones; por ejemplo, “Hoy se abrirá al tránsito el gran camino de Laredo”<sup>275</sup>, “La gran carretera y su complemento”<sup>276</sup>, “Una bella realidad”<sup>277</sup>, entre otros. Todos estos elogiaron el quehacer del gobierno mexicano y su gran acierto en construir una carretera que conectara con su vecino del norte. A su vez, se indica que fueron más de 65 personas, entre miembros del gabinete, diplomáticos, representantes de las diferentes dependencias oficiales, privadas y periodísticas, los que asistieron al magno evento.<sup>278</sup> Dicha carretera se catalogó numerosas veces como la columna vertebral de México, y la redacción de los artículos emiten un nacionalismo que se basaba no en la guerra, sino en el contacto con el mundo exterior y la llegada de la modernidad no sólo para una élite, como había sido en los tiempos del régimen porfirista, sino para el pueblo mexicano en su totalidad, que se beneficiaría de ésta directa o indirectamente.<sup>279</sup>

Por otra parte, las empresas privadas que ofrecían tanto productos, como servicios, aprovecharon su espacio publicitario en *Excélsior* para felicitar a la SCOP, al gobierno y al pueblo mexicano, por la inauguración del camino, ofertando a su vez sus marcas, agencias, productos, servicios y demás. Así, en las páginas de este diario pueden encontrarse poco más

---

<sup>273</sup> *Idem.*

<sup>274</sup> *Idem.*

<sup>275</sup> *Ibid.*, p. 1.

<sup>276</sup> *Ibid.*, p. 5.

<sup>277</sup> *Ibid.*, p. 10.

<sup>278</sup> Cifra contrastante con la que da el diario *The New York Times*, que debemos recordar era de 50 estadounidenses y 50 mexicanos.

<sup>279</sup> Prácticamente toda la edición del diario, correspondiente al 1º de julio de 1936, está plagada de estos artículos.

de once anuncios publicitarios que aprovecharon la ocasión y brindaron sus felicitaciones a quien correspondiera por motivo de la apertura de la vía. Desde zapaterías y cervecerías, hasta empresas de suministro de gas natural y de transporte, entre otras, patrocinaron dichos anuncios.<sup>280</sup> [Imagen 27]

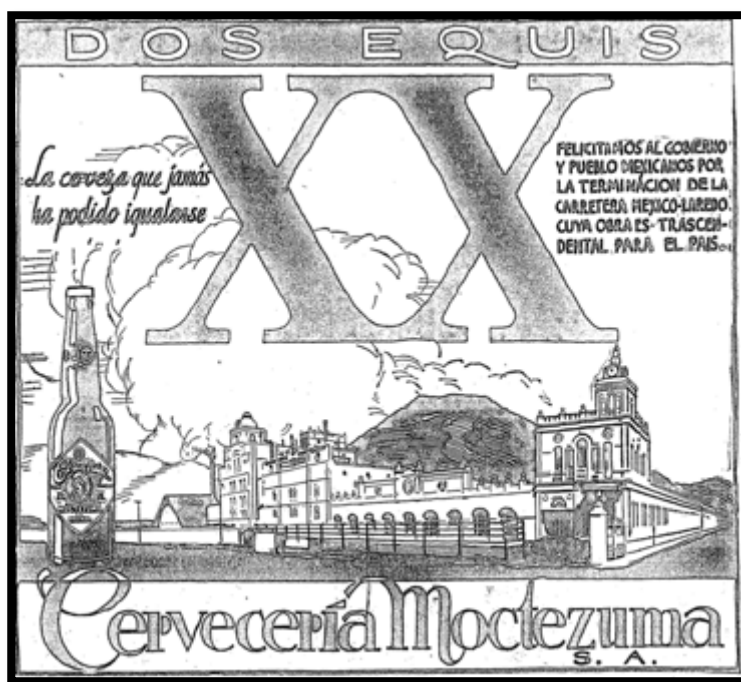


Imagen 27. Anuncio que felicita al gobierno y pueblo mexicanos por la terminación de la carretera México-Nuevo Laredo, obra trascendental para el país, en *Excélsior*, 1º de julio de 1936, sección III, p. 10.

La inauguración oficial del Camino Nacional México-Nuevo Laredo representa la culminación del primer episodio de infraestructura caminera en México. Dicho episodio puede entenderse como un proceso de mediana duración, – de acuerdo a la periodización planteada por Braudel<sup>281</sup> – en el cual se hicieron perceptibles, por ejemplo, algunos cambios dentro de la vida cotidiana de la población mexicana propiciados por la puesta en marcha de una nueva red de carreteras modernas. Ejemplo de ello son los numerosos establecimientos

---

<sup>280</sup> *Ibid.*

<sup>281</sup> Erwin Rodríguez Díaz, “La relación entre el tiempo largo y el tiempo corto. Un intento por revalorar a un pariente pobre de las Ciencias Sociales: la coyuntura”, en *SciELO*, Estudios Políticos, No. 29, mayo-agosto México, 2013, [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0185-16162013000200008](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-16162013000200008), [3 de julio de 2022].

que se abrieron en las inmediaciones de la vía o las fuentes de trabajo para las poblaciones aledañas.

Así, después de la apertura oficial de la vía, las expectativas relacionadas al incremento del turismo – del cual ya se ha hablado y se profundizará más adelante – motorizado hacia el interior de México aumentaron de manera considerable, sobre todo del estadounidense y a través de dicha ruta, como lo señala *The New York Times*.<sup>282</sup> Lo anterior contribuyó a que México se visualizara bajo la mirada de algunos inversionistas provenientes de Estados Unidos, como un país seguro para emprender un negocio relacionado particularmente con las nuevas facilidades de transporte entre las dos naciones.<sup>283</sup> Por ello es posible afirmar que, además del evento inaugural, las notas periodísticas del diario neoyorquino contribuyeron a generar más confianza a los viajeros estadounidenses que buscaban adentrarse en México, es decir, a proyectar una idea positiva sobre el país.

Por lo tanto, la comunicación entre Estados Unidos y México dio sin lugar a duda un giro positivo con la puesta en operación de la novedosa vía de comunicación, que permitió conectar la capital financiera más importante de Norteamérica, Nueva York, con la metrópoli mexicana más grande, el entonces Distrito Federal, en tan sólo 10 días y mediante un modo de viaje que posibilitara la relación directa entre las poblaciones de ambas naciones. Lo anterior contrastó con las otras formas modernas de transportarse entre las dos ciudades citadas: la vía aérea y la ferroviaria. La primera, indudablemente más eficaz que las otras dos, requería de menos de un día de trayecto, mientras la segunda de cuatro jornadas.<sup>284</sup> La gran diferencia entre el modo de transporte carretero, ferroviario y aéreo fue que estos últimos dos no facultaban que el viajero yanqui se desplazara libremente en los alrededores de la vía, ni mantuviera un contacto directo con otra cultura, así como con sus tradiciones, cuestión que dio pie a que dicho excursionista generara una imagen a veces negativa, a veces positiva, sobre México, país que además de ya no estar en guerra ofrecía las comodidades de una nación industrializada, aunque con sus ciertas particularidades.

Estas diferencias destacaron varios aspectos del entorno mexicano. Por un lado, como ya se ha hecho mención, aunque la infraestructura carretera moderna del camino se

---

<sup>282</sup> “*Touring Down to Mexico; The Picturesque New Highway Is Ready For Motorists as Winter Season Opens*”, en *The New York Times*, 13 de diciembre de 1936, sección XX, p. 14.

<sup>283</sup> *Idem*.

<sup>284</sup> *Idem*.

equiparara con la de los mejores caminos de los países industrializados, las vistas panorámicas a través de éste permitían observar cosas que eran imposibles de ver en países como Estados Unidos. Tal es el caso de los “peones” dirigiendo a sus burros a los costados del camino, o personas sentadas a la orilla tomando una siesta bajo la sombra de un árbol, especialmente a las afueras de los poblados.<sup>285</sup> Otro aspecto que destacaron los norteamericanos se relaciona con el clima, puesto que algunos viajeros, siguiendo la ruta de Nueva York a la Ciudad de México, recomendaron a sus conciudadanos utilizar en temporada de invierno grandes abrigos de la urbe neoyorquina hasta Laredo para después vestir con prendas más ligeras en el territorio mexicano.<sup>286</sup> Finalmente, un aspecto fascinante que indudablemente marcó una gran diferencia en viajar por automóvil entre EEUU y México fue el relacionado con la fauna silvestre. En este sentido, Thomas Lask, en las anécdotas acerca de su viaje por la novedosa carretera, señaló la existencia de muchos animales que no estaban acostumbrados a interactuar, más que con los viajeros, con sus automóviles, por lo que escribe: “Muchos animales en la ruta: ganado que se pierde desconcierta al automovilista, parvadas de pájaros, aves despegando justo enfrente de los carros. A veces los animales no se quitan del camino.”<sup>287</sup>

En el campo de las recomendaciones realizadas por los norteamericanos para todo aquel interesado en viajar a México a través de la nueva carretera se encuentran algunas que han perdurado a través del tiempo, incluso hasta nuestros días, como la cuestión relacionada a desconfiar del agua que se brinda en los establecimientos mexicanos, que opta porque el viajero se asegure que sea purificada. También se recomendaba no viajar tan rápido, manteniendo una velocidad de 50 millas por hora, equivalente a 80 kilómetros por hora, no porque el camino estuviera en malas condiciones y no se pudiera viajar más rápido, sino para apreciar los bellos paisajes y hacer el viaje ameno en la medida de lo posible.<sup>288</sup> Igualmente, en la sección de Tamazunchale se aconsejaba viajar sólo de día, entre las 10 de la mañana y

---

<sup>285</sup> Thomas Lask, “*On the Mexican Highway*”, en *The New York Times*, 8 de diciembre de 1940, sección T, p. 191.

<sup>286</sup> “*Touring Dow to Mexico. The Picturesque New highway is Ready for Motorists as Winter Season Opens*”, *Op. Cit.*, p. 14.

<sup>287</sup> Tomas Lask, *Op. Cit.*, p. 191.

<sup>288</sup> “*Touring Dow to Mexico. The Picturesque New highway is Ready for Motorists as Winter Season Opens*”, *Op, Cit.*, p. 14.

las 4 de la tarde, debido a que en la tarde y en la noche la niebla era tanta que no se podía ver nada hacia adelante.<sup>289</sup>

La impresión de los norteamericanos sobre el territorio mexicano fue tal que algunos viajeros señalaron que en ciertas secciones se disfrutaban numerosos pueblos que no hubieran podido disfrutarse si se viajaba por avión o tren, y que en dichos poblados la gente vivía como hace siglos, por lo que decían que viajar a México, además de ser una experiencia en donde uno se relacionaba con tradiciones diferentes, era como viajar al pasado, claro que sólo en algunas secciones, puesto que en las regiones aledañas a la Ciudad de México existían todas las comodidades de la modernidad, aunque también se podían visitar lugares “ancestrales” como las pirámides de Teotihuacán, los “Jardines Flotantes” de Xochimilco, el mercado de Toluca, entre otros.<sup>290</sup> [Imagen 28].



Imagen 28. Ilustración del artículo “*Motoring in Mexico...*”, en *The New York Times*, 4 de diciembre de 1949, sección XX, p.24.

<sup>289</sup> Tomas Lask, *Op. Cit.*, p. 191.

<sup>290</sup> Edward W. Wood, “*Motoring in Mexico. Three-Day Trip From Texas to Mexico City Opens Many New Vistas*”, en *The New York Times*, 4 de diciembre de 1949, sección XX, p. 24.

Las fuentes periodísticas revisadas, sobre todo las provenientes del diario neoyorquino, también brindan información de carácter económico y social, como el hecho de que para la década de 1940 toda la gasolina la vendía PEMEX, evidenciándose con ello las consecuencias del episodio de la Expropiación Petrolera de 1938. El litro de la mexolina, combustible de menor octanaje, costaba 40 centavos de dólar, mientras que el de la súper-mexolina era de 50 centavos.<sup>291</sup> A su vez, se señala que existían multas por ir a exceso de velocidad que iban de uno a tres pesos, dependiendo de qué tan rápido se transitaba. Las fuentes mexicanas también dan pie al estudio de las transacciones económicas entre los dos países, como el caso de la revista turística *Mapa*, que tentativamente le ofrecía al viajero estadounidense una tasa de cambio del peso frente al dólar. En este último caso un dólar equivalía a tres pesos mexicanos.<sup>292</sup>

Lo ya señalado permite afirmar que, en México, con la apertura de esta nueva carretera moderna, se incentivó un sin número de nuevos quehaceres relacionados al transporte terrestre. Así, el surgimiento de las industrias del turismo y autotransporte al interior de nuestra nación se entenderán a continuación como aquellas actividades que sin duda se vieron potencializadas con la inauguración de nuestro camino nacional.

### 3.2 NUEVAS INDUSTRIAS PARA MÉXICO

El desarrollo de la industria turística en México coincidió con el capítulo de Reconstrucción Nacional posterior a la Revolución mexicana. Con antecedentes en la segunda mitad del siglo XIX, esta actividad constituyó una nueva forma de viajar que rompió con los paradigmas anteriores; el viaje respondía a una actividad de recreación que distó de los negocios o de los fines de remuneración económica.<sup>293</sup> Esta novedosa actividad comenzó a practicarse al interior de nuestro país desde finales de lo que hoy se conoce como el Porfiriato, cuando se abrieron los primeros hoteles modernos, sobre todo en la capital de la república; edificios que

---

<sup>291</sup> *Idem.*

<sup>292</sup> Francisco Borja Bolado, *Op. Cit.*, p. 51.

<sup>293</sup> Aunque el término *tour* hace su aparición por primera vez en 1670, significando “viaje circular”, el concepto de turismo en el sentido moderno de la palabra se relaciona con “[...] un fenómeno de los tiempos actuales, basado en la creciente necesidad de recuperación y cambio de ambiente, el conocimiento y la apreciación de la belleza escénica, el goce del contacto con la naturaleza [...]”. Es, por lo tanto, una actividad relacionada con el descanso, el placer, el desarrollo cultural y la recreación, constituyendo una forma particular del uso del tiempo libre de recreación. Miguel Angel Acerenza, *Op. Cit.*, pp. 25-27.

contaban con avances tecnológicos de primer nivel, equiparables con los de las naciones industrializadas.<sup>294</sup>

En nuestro país, la incipiente actividad turística se vio interrumpida por el estallido de la Revolución mexicana, y no fue sino hasta 1926 cuando se integró la categoría de turista en la reforma a la *Ley de Migración de 1908* que los viajeros extranjeros interesados en ingresar a México por motivos de negocios o sólo para conocer una nueva cultura recuperaron un estatus legal que velara por sus intereses. Así el visitante pudo ingresar al territorio nacional con la condición de que no sobrepasara los seis meses de estancia en el mismo, y se le otorgó una *Carta de Identidad* para turistas.<sup>295</sup> Lo anterior puede entenderse como uno de los logros del gobierno de Álvaro Obregón, que contribuyó a generar una imagen de paz y estabilidad de la nación y a proyectarla al mundo como un lugar seguro, pero sobre todo de gran interés para quien se sintiera atraído por una cultura exótica y ancestral que a su vez contara con las comodidades del mundo moderno, pues hacia 1923, en Estados Unidos, el gobierno mexicano llevó a cabo una campaña de promoción turística. Ésta última utilizó el eslogan “*See America first*” con la intención de atraer consumidores norteamericanos al territorio nacional. Para lograr lo anterior se señalaba lo siguiente: “*Travelling in Mexico is no arder nor more uncomfortable than in the U.S. And it’s just as safe*”.<sup>296</sup>

Así los intentos del estado posrevolucionario para atraer a los extranjeros norteamericanos a nuestro país — ya sea para que invirtieran en él, o simplemente vacacionaran consumiendo y comprando productos mexicanos, porque el comprador más accesible del momento fue el turista y el consumidor estadounidense — que comenzaron desde el gobierno de Álvaro Obregón dieron resultados hasta 1929, año en el que debido a la importancia de esta nueva actividad de carácter moderno se creó la Comisión Mixta Pro-Turismo, dependiente de la Secretaría de Gobernación, orientada a realizar estudios y proyectos que fomentaran al turismo extranjero, coordinando esfuerzos públicos y

---

<sup>294</sup> A inicios del siglo XX aumentó el número de hoteles en la Ciudad de México. En 1914 se inaugura el Hotel Regis con “[...] excelentes instalaciones, precursor de los hoteles de lujo. Ofrecía suites, un gran número de habitaciones, un elegante restaurante y bar, servicio de lavandería, tintorería y teléfonos. Fue el primer hotel en México con alberca, baños turcos y de vapor, masajes, florería y salón de belleza.” Héctor Pérez García, *Op. Cit.*, p. 131.

<sup>295</sup> Jimena Mateos, “El turismo en México. La ruta institucional: 1921-2006”, en, CONACULTA, *Op. Cit.*, p. 36.

<sup>296</sup> *Ibid.*, pp. 21-22.



privados.<sup>297</sup> Posteriormente se fundó, en 1933, el Departamento de Turismo como parte de la Secretaría de Economía Nacional, y en 1934 la Comisión Nacional de Turismo.<sup>298</sup> La creación de la Comisión Mixta Pro Turismo se acordó durante el Tercer Congreso Nacional de Caminos.<sup>299</sup>

Por lo tanto, el levantamiento de una infraestructura moderna al interior de la nación formó parte esencial de la sensación de un México estable y seguro para los viajeros. Líneas telegráficas, telefónicas, eléctricas, de agua potable y otros servicios contribuyeron a generar la imagen de un país que ya no estaba en guerra y que a su vez contaba con las comodidades de una nación industrializada. A su vez la creación de una red de caminos adaptada al paso del automóvil contribuyó de manera significativa al posicionamiento de la nación como uno de los destinos turísticos de mayor recurrencia.<sup>300</sup> Lo anterior se reflejó oficialmente hasta la década de 1940, cuando debido al impacto de esta actividad en la economía nacional, al abrir el Congreso sus sesiones ordinarias el 1º de septiembre de 1941, el General Manuel Ávila Camacho señaló:

El turismo ha sido considerado como fuente de ingresos económicos y como medio para el desarrollo del espíritu de cooperación interamericana. El tipo de cambio internacional y las condiciones anormales de Europa, han sido factores para atraer hacia México una corriente de turismo cada vez más importante [...] El Gobierno Federal tiene la más firme convicción de que la mejor forma de realizar la prosperidad económica, social y cultural del país, consiste en crear medios de comunicaciones que unan entre sí a todos los núcleos de población y de este modo los incorpore a la vida nacional [...] De conformidad con estas ideas, la actual Administración ha consagrado particular empeño a terminar las líneas de comunicación que encontró iniciadas, a construir nuevas vías y a conservar las ya concluidas.<sup>301</sup>

---

<sup>297</sup> Eugenio Mac Donald Escobedo, *Turismo: una recapitulación. Historiografía de conceptos pronunciados por gobernantes desde 1823*, México, Editorial Bodoni S. A., 1981, p. 107.

<sup>298</sup> Jimena Mateos, *Op. Cit.*, p. 1031.

<sup>299</sup> Kenet Dickinson, *Una excursión por México en auto. Guías turísticas, 1925-1940*, California, State Polytechnic University, Abil, 2013, p. 4. [https://www.academia.edu/35206481/Una\\_excursi%C3%B3n\\_por\\_M%C3%A9xico\\_en\\_auto\\_Gu%C3%ADas\\_tur%C3%ADsticas\\_1925\\_1940](https://www.academia.edu/35206481/Una_excursi%C3%B3n_por_M%C3%A9xico_en_auto_Gu%C3%ADas_tur%C3%ADsticas_1925_1940) [30 de diciembre de 2020].

<sup>300</sup> La derrama económica después de inaugurada la Carretera Nacional México-Nuevo Laredo fue mayor, según Manuel Gruel, a la captada en Jamaica, Bermudas o algunos otros destinos europeos. Esto significó que la puesta en operación, más que de nuestro camino nacional, de la red de carreteras modernas, de 1930 a 1950, realmente benefició a nuestro país, pues con su utilización además del turismo se incentivó un sin número de actividades productivas. Manuel Cruel, *Op. Cit.*, p. 8. El desarrollo de la red caminera mexicana coincidió a su vez con la temprana industrialización de la nación, durante dicha temporalidad.

<sup>301</sup> Eugenio Mac Donald, *Op. Cit.*, p. 121.

Precisamente durante 1925 y 1941 el desarrollo del turismo moderno en México se vio impulsado significativamente con la apertura del Camino Nacional México-Nuevo Laredo, ruta que se inauguró oficialmente en 1936. Ésta vio transitar una afluencia de aproximadamente tres mil automóviles al día,<sup>302</sup> transportando muchos de ellos a turistas norteamericanos, quienes viajaban a México en búsqueda de aventuras relacionadas con el reconocimiento de culturas y tradiciones ancestrales diferentes para ellos. A su vez, las atracciones naturales jugaron un papel de vital importancia en el proceso de desarrollo de esta actividad. Las playas y selvas tropicales mexicanas comenzaron a ser un destino muy atractivo para los viajeros de la cuarta década del siglo XX.<sup>303</sup>

Las cifras oficiales señalan que en 1930 el número de turistas extranjeros en México fue de cerca de 24 mil, llegando a 126 mil en 1940 y 385 mil en 1950,<sup>304</sup> evidenciándose así lo señalado. Entre el 1º de septiembre de 1935 y el 30 de junio de 1936 el gobierno de Cárdenas atrajo a 40 mil turistas, quienes generaron una derrama económica de 21 millones de pesos. De forma paralela durante estas fechas se creó el Crédito Hotelero, con el argumento de la importancia económica que la actividad turística tenía en diversos países del mundo, lo cual podría significar para México una “[...] fuente de prosperidad y medio de mejorar sensiblemente [su] balanza de pagos internacionales [...]”.<sup>305</sup> Así, puede afirmarse una vez más el reconocimiento por parte del gobierno a la industria turística como un potencial económico para beneficio nacional.

Para 1936, y con la inauguración del Camino Nacional México-Nuevo Laredo, la afluencia de turistas extranjeros, sobre todo norteamericanos, al interior de nuestro país era tal que a lo largo de la ruta podían encontrarse numerosos restaurantes y hoteles administrados por ciudadanos estadounidenses, que encontraron en la actividad turística en México la oportunidad de crear su propia empresa, no sólo alojando a sus compatriotas, sino

---

<sup>302</sup> Los datos correspondientes a la afluencia de automóviles sobre el Camino Nacional México-Nuevo Laredo son una aproximación retomada de la obra dirigida y editada por el ingeniero Luis Bracamontes. Luis E. Bracamontes, “Camino y Desarrollo, México...” *Op. Cit.*, p. 70.

<sup>303</sup> El principal destino turístico de playa de la primera mitad del siglo XX, tanto para visitantes nacionales como extranjeros, fue Acapulco. La carretera moderna México-Acapulco se abrió al paso autos y camiones el 11 de noviembre de 1927. Después de inaugurado el Camino Nacional México-Nuevo Laredo fue posible para los viajeros estadounidenses transitar la ruta Laredo-México-Acapulco. Erika Patricia Cárdenas Gómez, “El camino de Acapulco hacia la ciudad de México. Construcción, travesías e implicaciones turísticas”, en *Estudios y Perspectivas en Turismo*, Documentos Especiales, Vol. 28, México, 2019, p. 239.

<sup>304</sup> *Memoria del Consejo Nacional de Turismo de 1961*, CNT, México, 1963, Archivo de la Secretaría de Turismo, citado en Jimena Mateos, *Op. Cit.*, p. 40

<sup>305</sup> Eugenio Mercado López, *Op. Cit.*, p. 1032.

también brindándoles los servicios a los que estaban acostumbrados. Así surgieron las primeras estaciones modernas de servicio automotriz en nuestro país, que contaban con aparcamiento, gasolineras, comida norteamericana y hoteles.

Las nuevas estaciones de servicio reflejaron una simbiosis cultural que se manifestó en un fenómeno artístico: la arquitectura moderna mexicana enfocada al turismo internacional, que juntó la tradición con la modernidad<sup>306</sup> [Imagen 29]. Al rededor de dichos centros de servicio se desarrollaron áreas urbanas que pretendieron atender las demandas de los viajeros.<sup>307</sup> El itinerario de la ruta de Laredo, Texas, a la Ciudad de México era de tres días, y destacaban, de norte a sur, las poblaciones de Monterrey, Huizache, Ciudad Valles y Tamazunchale.<sup>308</sup>



Imagen 29. *California Courts en Monterrey*, Ettinger Catherine R., “Mexico by car. The panamerican highway and architecture for tourism”, en *International Journal of Scientific Management and Tourism*, No. 4-2, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. p. 261.

Como consecuencia de la afluencia turística norteamericana al interior de la nación se encuentra la producción de algunas guías turísticas, particularmente las elaboradas por, y dirigidas hacia extranjeros, las cuales además de contar con mapas de las rutas transitables por los automóviles, daban consejos a los viajeros y señalaban los puntos de interés relacionados mayormente con los atractivos naturales. De este tipo de publicaciones se ha hablado en el capítulo I. [Imágenes 30 y 31].

---

<sup>306</sup> Estas construcciones se basaron en la mexicanidad colorida de los años veinte, difundida gracias a las campañas educativas del Estado posrevolucionario, así como mediante los medios de comunicación masiva. Ettinger Catherine R., *Op. Cit.*, p. 251.

<sup>307</sup> No existe una evidencia clara del impacto económico que el turismo tuvo en las ciudades y regiones en que se promovió esa actividad durante 1930 y 1940, ni acerca del beneficio para la población local. Eugenio Mercado, *Op. Cit.*, p.1034.

<sup>308</sup> Ettinger Catherine, *Op. Cit.*, p. 256.

El apoyo oficial a la naciente industria turística también propició la aparición de un sector empresarial y de un importante grupo de políticos-empresarios, quienes no dejaron pasar la oportunidad de invertir en la construcción de hoteles para alojar tanto a turistas extranjeros, como nacionales, sobre todo en la región costera de Acapulco. El general Juan Andrew Almazán, por ejemplo, inició el desarrollo de los hoteles “Papagayo”, “América”, “Villa del Mar”, “Flamingos”, “Del Monte”, “Jardín”, entre otros.<sup>309</sup>

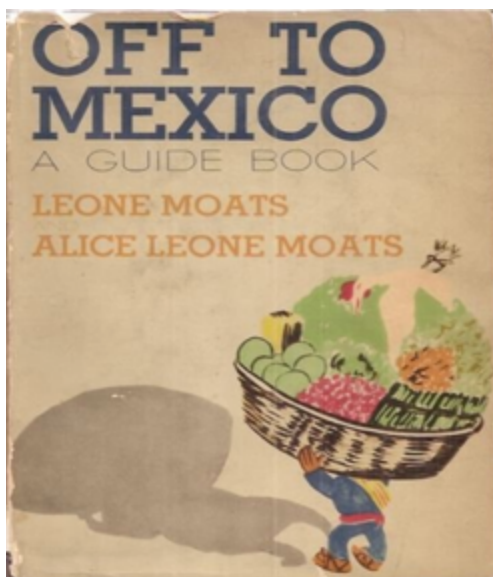


Imagen 30. Leone Moats, Alice Leon Moats, *Off to Mexico. A guide book*, EE.UU., C. Scribner's sons, 1935.

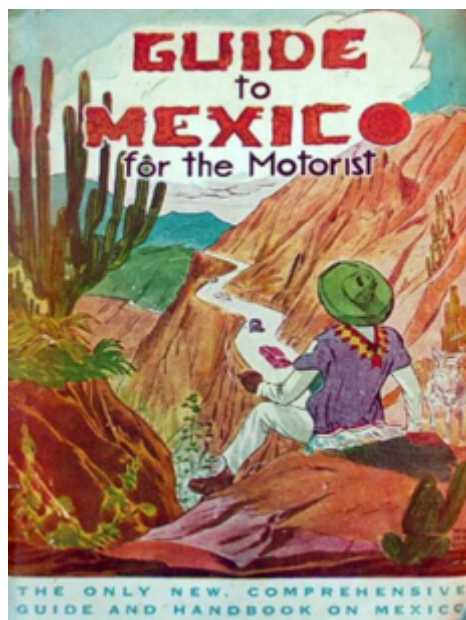


Imagen 31. William Berlin Goolsby, *Guide to Mexico for the Motorist. The only new comprehensive guide and handbook on Mexico*, EE.UU., The Pan-American Press, 1936.

Es importante señalar que aunque entre 1925 y 1940 el turismo nacional no tuvo tanto impacto como lo tendría en un futuro inmediato, éste se entendió por el Estado como un instrumento de reconocimiento de la diversidad cultural y de los recursos del país para la población, lo cual reforzaría los lazos nacionalistas que se buscaba instaurar.<sup>310</sup> Así, la creación del INAH, que surgió de la iniciativa de ley enviada por Lázaro Cárdenas al congreso en diciembre de 1938, respondió a la necesidad de crear una conciencia nacional y

<sup>309</sup> Erika Patricia Cárdenas, *Op. Cit.*, p. 239.

<sup>310</sup> Eugenio Mercado López, *Op. Cit.*, pp. 1032-1033.

de construir un sistema de control cultural, ratificando la posibilidad del aprovechamiento turístico, de los monumentos arqueológicos e históricos como una estrategia económica y de desarrollo de las clases campesinas e indígenas. Lo anterior se consolidó con la promulgación del *Acuerdo Relacionado con el Fomento y Desarrollo del Turismo Nacional e Internacional*, que buscaba “[...] promover las condiciones necesarias para la existencia y desarrollo del turismo tanto nacional como internacional.”<sup>311</sup>

El turismo nacional se desarrolló hasta la década de 1950, cuando la red de caminos mexicana ya estaba establecida, la adquisición de un automóvil dejó de ser un lujo exclusivo y existió la posibilidad de que los mexicanos tuvieran uno, permitiéndoles viajar al interior de la república. Otro factor que contribuyó considerablemente al desarrollo esta actividad fue la disponibilidad de viajar en autobús, como se verá a continuación. Llama la atención que durante esta década la afluencia de turistas extranjeros, sobre todo norteamericanos, que viajaban por carretera sobre la ruta Laredo-México-Acapulco disminuyó considerablemente debido al desarrollo y apertura de las rutas aéreas comerciales en el país.<sup>312</sup> El turismo pasó a ser parte importante del proceso de desarrollo estabilizador, mínimo mediante el discurso, a partir de la década de 1940.

Indudablemente el Camino Nacional México-Nuevo Laredo fue la carretera más importante para México durante las décadas de 1930 y 1940. El tránsito de automóviles a través de la ruta permitió el inicio de nuevas actividades económicas entre mexicanos y extranjeros, sobre todo estadounidenses, relacionadas no solamente con la industria turística, sino con la del intercambio comercial. Por lo tanto, la apertura del novedoso camino, que significó un gran paso para el quehacer estructural del gobierno posrevolucionario, debe verse como un antecedente que permitió, hasta la década de 1950, la expansión de la industria del autotransporte de servicio público federal y privado sobre su antigua industria rival: la ferrocarrilera. Es necesario señalar que, durante la cuarta década del siglo XX, en México, el intercambio de carga terrestre, principalmente con Estados Unidos, aún dependía de la

---

<sup>311</sup> *Idem.*

<sup>312</sup> Ettinger Catherine, *Op. Cit.*, p. 249. Además, para mediados del siglo XX nuestro país se visualizó por los estadounidenses como un lugar tranquilo, un refugio para los viajeros en busca de entretenimiento ilícito ya fuera psicoactivo, erótico o de cualquier otro tipo. Pablo Piccato, *Historia Nacional de la infamia. Crimen, verdad y justicia en México*, México, CIDE/Grano de Sal, 2020, p.23.

dañada y deficiente infraestructura ferroviaria instaurada durante El Porfiriato,<sup>313</sup> por lo que puede decirse que hacia 1920 no había una economía motorizada en materia de automóviles o camiones que permitiera transacciones comerciales de gran importancia con el vecino del norte.<sup>314</sup>

Lo anterior no impidió el progreso del autotransporte en México durante la década de 1930, cuando se inauguró nuestro camino nacional. Llama la atención que hasta 1925 los caminos en México estaban en condiciones deplorables, por lo que a partir de dicho año el desarrollo de la infraestructura de transporte terrestre empezó prácticamente desde cero.<sup>315</sup> Es necesario señalar que la actividad automovilística llegó a nuestro país desde 1895 y se vio relativamente pausada durante el movimiento armado.<sup>316</sup> Así, hacia 1924 México era el segundo país con más vehículos de América Latina,<sup>317</sup> mientras los nuevos gobernantes posrevolucionarios depositaron su confianza en una economía basada en el autotransporte, visto este último como un símbolo de cooperación entre México y EEUU que permitiría la recuperación del país y el desarrollo económico capitalista.<sup>318</sup> Durante estos años y hasta 1940 la industria automovilística mexicana estuvo dominada por los tres grandes imperios yanquis automotrices: Ford, General Motors y Chrysler.<sup>319</sup> Así, el lapso temporal señalado puede entenderse como el temprano periodo del autotransporte en México.<sup>320</sup>

Por su parte, es posible visualizar la aparición del camión de pasajeros en la Ciudad de México como consecuencia de la huelga de tranvías de 1916, cuando estos últimos detuvieron su servicio, cuestión que impulsó el desarrollo de los novedosos transportes motorizados.<sup>321</sup> Así, para 1922 existía en esta urbe un gremio de choferes que se aglutinó en diversas agrupaciones y tomó relevancia ante el gobierno local [Imagen 32]. Esto significó

---

<sup>313</sup> *Vid. Supra*, Imagen 4, p. 26. Mapa de la infraestructura ferroviaria durante El Porfiriato y hasta el inicio de la Revolución Mexicana.

<sup>314</sup> Benjamin Fulwider, *Op. Cit.*, p. 2.

<sup>315</sup> Luis E. Bracamontes, Secretaría de Obras Públicas, "Caminos y Desarrollo, México", *Op. Cit.*, p. 41.

<sup>316</sup> En enero de 1895 el señor Fernando Torres de Teresa circuló por primera vez un automóvil de su propiedad. Fanny del Río, Carlos Vargas, *Op. Cit.*, p. 27. Por su parte Rebeca Vergara Rosales, *Op. Cit.*, p. 6, sitúa la llegada del primer vehículo del mismo tipo en 1898. Entre 1910 y 1925, y debido a la falta de infraestructura carretera, los automovilistas circulaban mayormente sólo al interior de las ciudades.

<sup>317</sup> Fanny del Río, *Op. Cit.*, p. 92.

<sup>318</sup> Desde los gobiernos de Plutarco Elías Calles y hasta el de Lázaro Cárdenas el desarrollo del autotransporte se visualizó como un camino para alcanzar la estabilidad política y el crecimiento económico del país. Benjamin Fulwider, *Op. Cit.*, pp. 1, 34.

<sup>319</sup> *Ibid.*, p. 28.

<sup>320</sup> *Ibid.*, p. 33.

<sup>321</sup> Rebeca Vergara, *Op. Cit.*, p. 13.

la primera relación de importancia entre los capitalinos y el autobús,<sup>322</sup> lo que posiblemente incentivó en cierta medida las olas migratorias a la capital, episodio que coincide con las tercera y cuarta década del siglo pasado.



Imagen 32. *Camiones de transporte público transitando por una avenida*, Fototeca Nacional, Ciudad de México, Ca. 1920, [https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\\_74/islandora/object/fotografia%3A149289](https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A149289) [12 de enero de 2021].

En septiembre de 1921 se llevó a cabo el Primer Congreso Nacional de Caminos, lo cual evidencia la importancia del progreso económico y social basado en dichas vías de comunicación, que se vieron como una necesidad para el desarrollo del autotransporte. La reunión identificó la relevancia de la planeación caminera para el desenvolvimiento vial y con ello el económico y social de la población. Así, en dicho congreso se reconoció la preferencia de las carreteras frente a los caminos de hierro, que tenían una infraestructura deficiente y dejaba descubiertas vastas regiones de la república.<sup>323</sup>

---

<sup>322</sup> *Ibid.*, p. 16. En 1908 se estableció el primer servicio de pasajeros en la capital de la República, siendo la compañía Mexico City Motor Cab & Omnibus Company quien operó el primer ómnibus-automóvil que partió del Portal Mercaderes hasta la Plaza de Toros de la Colonia Condesa y posteriormente de dicho portal hacia el Restaurante Chapultepec. El servicio era de carácter elitista y no cualquier ciudadano podía pagar por él, además de que el chofer del vehículo no hablaba español, *Ibid.*, pp. 63-64.

<sup>323</sup> Benjamin Fulwider, *Op. Cit.*, p. 91.

En materia legislativa, antes de la inauguración del Camino Nacional México-Nuevo Laredo, el país contaba ya con algunos reglamentos de tránsito que con el paso del tiempo se fueron modificando, aunque éstos sólo señalaban normativas de carácter burocrático y social que pasaron por alto la actividad comercial de las empresas transportistas. Éstos fueron los casos de los *Reglamentos para la Circulación de Automóviles* emitidos en 1903 y 1915, así como el *Reglamento de Tráfico para el Distrito Federal* de 1918, 1921, 1922 y 1929, de la Ciudad de México, entre otros de carácter local pertenecientes a las demás entidades del país.<sup>324</sup>

Hacia 1923 algunos ciudadanos dedicados al autotransporte de carga estaban catalogados como “permisionarios libres”. Estos permisionarios arriesgaban pequeños capitales para pasar por caminos no adaptados al autotransporte.<sup>325</sup> Entre 1920 y 1925 poco menos de ocho mil camiones de carga operaron a nivel nacional en el país y, aunque la mayoría de ellos no salían de las ciudades, se inauguraron en 1921 las primeras rutas de transporte foráneo como las de México-Texcoco, México-Chimalhuacán y México-Chalco, mientras que para 1922 entraron en funcionamiento las de México-Toluca, México-Pachuca y México-San Juan Teotihuacán.<sup>326</sup>

Como se señaló en el Capítulo I, con el objetivo de regular la inconmensurable avalancha de vehículos que había inundado el mercado nacional<sup>327</sup> y promover la construcción de nuevos caminos para éstos, el gobierno creó en 1925, durante el gobierno de Plutarco Elías Calles, la CNC, integrada por los ingenieros León Salinas, Guillermo Beltrán y Prida y Pascual Luna y Parra. En dicho año se fundó a su vez la línea de autobuses Flecha Roja. Posteriormente, en 1927, entró en operación la línea Estrella de Oro como resultado de la fusión de Flecha de Oro y Estrella Roja, que recorrió la ruta México-Cuernavaca-Iguala.<sup>328</sup> Es necesario señalar que antes del temprano establecimiento de algunas empresas transportistas de la época no había una legislación que las fiscalizara, en otras palabras: en este caso particular, en México, en una primera instancia surgieron las empresas de dicho giro y después se vieron reguladas por el estado.

---

<sup>324</sup> Rebeca Vergara Rosales, *Op. Cit.*, pp. 211-235.

<sup>325</sup> Brian Freeman, *Op. Cit.*, p. 131.

<sup>326</sup> *Ibid.*, p. 132. Fanny del Río, *Op. Cit.*, p. 90.

<sup>327</sup> *Vid Infra Tabla 2.*

<sup>328</sup> *Ibid.*, pp. 94-95.



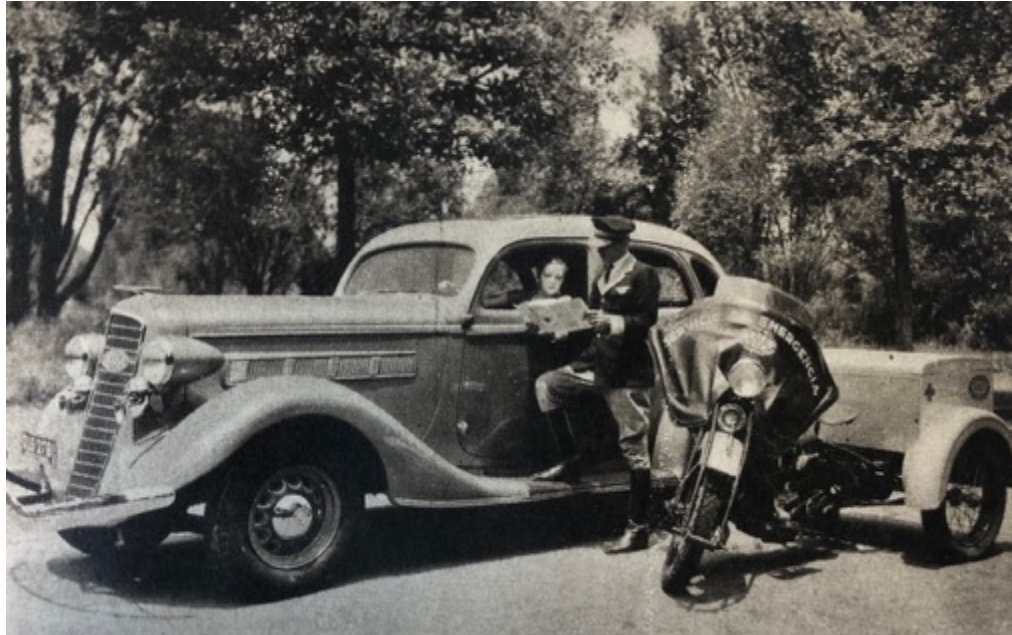


Imagen 33. La “moto” de la AMA prestando un servicio, Francisco Borja Bolado (Director-gerente), *Mapa. Revista de Turismo*, Tomo III, No., 28, México, Mercurio, Julio-1936, p. 87.

El 10 de marzo de 1927 se decretó que todo camino nacional sería libre de peaje, surgiendo además varias agrupaciones de transportistas como la Alianza de Camioneros de México, Alianza Camionera Veracruzana y los Camioneros Unidos de Yucatán. Estos grupos pertenecieron en su mayoría a la categoría de transporte de pasajeros.<sup>329</sup> En 1930 se creó la Asociación Nacional Automovilística (A.N.A.)<sup>330</sup>, siendo su presidente honorario Pascual Ortiz Rubio, editándose a su vez el primer *Manual de Señales de Caminos*, corregido en 1938; igualmente, entre 1929 y 1930 se fundó la Asociación Mexicana de Automovilismo, feroz competidora de la A.N.A. [Imagen 33]. En 1930 se creó la Confederación Nacional de Transportes de la República Mexicana, con el objetivo de:

---

<sup>329</sup> Brian Freeman, *Op. Cit.* p. 133.

<sup>330</sup> Fanny del Río, *Op. Cit.*, pp. 95-96. La creación de dicha asociación significó la ratificación del automóvil como un medio de transporte eficaz pero también como un artefacto perteneciente a las élites. Así, la A.N.A. representó los intereses de un grupo privilegiado, liderado nada menos que por el entonces presidente de la República.

[...] coordinar las acciones de las empresas que participan en los diferentes modos de transporte, a fin de que los esfuerzos colectivos permitan consolidar una orientación eficaz en defensa de los intereses comunes; contribuir a eliminar los problemas de competencia estéril y ruinosa; constituirse en un poderoso órgano de iniciativa cerca del gobierno para la elaboración de una Ley General de Transportes y de todos los reglamentos y disposiciones con esta industria, garantizando las inversiones realizadas.<sup>331</sup>

Por su parte, el 2 de enero de 1931 se autorizó la primera *Ley Sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte*, expidiéndose oficialmente el 29 de agosto del mismo año. Ésta fue la primera de su género y denominación, y declaró vías generales de comunicación, entre otros, a:

[...] los caminos que comunicasen la capital de la República con puntos fronterizos o de las costas, o con las capitales de los Estados o de los Territorios Federales; los que unieran a las capitales de las entidades federativas entre sí; los del Distrito y Territorios Federales; los que parcial o totalmente incurrieran dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros, o en la de cincuenta a lo largo de las costas: los que constituyesen por cuenta de la Federación; los que, atentas las conveniencias del caso, fueran declarados vías generales por el Ejecutivo Federal o por la Secretaría del ramo, y los puentes ya construidos y los por construir sobre las líneas divisorias internacionales, así como los tendidos sobre las vías generales de comunicación.<sup>332</sup>

A su vez esta ley otorgó concesiones de 20 años a los transportistas para rutas específicas, mientras que marcó que un sólo individuo no tendría más de tres vehículos bajo su dirección, así como que dos o más concesionarios de la misma ruta debían formar una sociedad cooperativa o similar, mas no una sociedad anónima, aunado a que sólo mexicanos o extranjeros residentes en México -pero de habla hispana- podrían invertir en empresas dedicadas al autotransporte, con el objetivo de evitar la operación de capitales estadounidenses.<sup>333</sup> También se estableció la creación de una placa general para todo

---

<sup>331</sup> El comité ejecutivo de la Comisión Nacional de Transportes de la República Mexicana estaba integrado por los señores Javier Sánchez Mejorada, presidente de los Ferrocarriles Nacionales, como presidente, el Licenciado Gustavo Espinosa Mireles, presidente de la Compañía Mexicana de Aviación, como secretario, Antonio Díaz Lombardo, de la Alianza de Camioneros, el Licenciado Dean Bernier, de la Compañía de Tranvías de México y Francisco A. Riveroll, de las compañías navieras. *Idem.*

<sup>332</sup> Francisco González de Cosío, *Historia de las Obras Públicas en México, Tomo I, México, Secretaría de Obras Públicas*, 1971, p. 425.

<sup>333</sup> Brian Freeman, *Op. Cit.*, p. 133.

automóvil que circulara por el territorio nacional, evitando con ello la evasión del pago de impuestos por parte de algunos automovilistas.<sup>334</sup>

Lo anterior evidencia, desde el ámbito legal y enfocado en el transporte, cómo se sobrellevó la recuperación económica de la crisis mundial de 1929 en México, siendo en 1933 y bajo una política dirigida al sector industrial cuando, debido a su flexibilidad y bajo costo, empieza la preferencia de los camiones de carga sobre el ferrocarril.<sup>335</sup> Así, para el 25 de agosto de 1936 puede ubicarse la primera tarifa oficial para el autotransporte de carga, emitida por el *Circular 220* del Departamento de Tarifas de la SCOP<sup>336</sup> con el objetivo de regular las competencias ruinosas, aunque estas medidas no se acataron en los hechos [Cuadro 1]. Entre 1930 y 1935 el 60% de los camiones era de servicio público, y en 1941 sólo el 20%.<sup>337</sup>

**Cuadro 1. Relación de tarifas en pesos entre tren y camión sobre algunas rutas.**

<b>Tonelada de</b>	<b>Tren</b>	<b>Camión</b>	<b>Ruta</b>
Madera	\$7.63	\$4.84	Tultenango-México
Naranjas	\$18.8	\$7.65	Yurécuaro-León
Cerveza	\$34.00	\$16.7	Monterrey-Ciudad Victoria
Cerveza	\$31.8	\$8.00	Monterrey-Nuevo Laredo

**Nota:** Cuadro de elaboración propia con base en los datos de Freeman J. Brian, *El despertar del camión de carga en México*, Fairleigh Dickinson University.

En 1936 se fundó el Servicio de Emergencia en Carreteras a cargo de la Distribuidora de Petróleos Mexicanos,<sup>338</sup> la cual administró una flotilla de automóviles que recorrían constantemente los caminos federales, equipados con un botiquín de primeros auxilios suficiente para socorrer a 20 personas en caso de accidente, siendo antecedente esta flotilla

<sup>334</sup> Fanny del Río, *Op. Cit.*, pp. 96.

<sup>335</sup> Brian Freeman, *Op. Cit.*, p. 135.

<sup>336</sup> *Ibid.*, p. 136.

<sup>337</sup> *Idem.*

<sup>338</sup> Fanny del Río, *Op. Cit.*, p. 101.

de los actuales Ángeles Verdes que operan las autopistas federales. Esta primera organización en su tipo en el país proporcionaba al viajero los servicios de reparación de automóviles, refacciones indispensables como bandas, cables bujías y parches, además de gasolina, lubricantes y agua. El personal hablaba varios idiomas y, como representante del *Pemex Travel Club*, ofrecía informes sobre carreteras, daba folletos y guías, todo de carácter gratuito. Los primeros miembros de la flotilla debutaron en la carretera México-Laredo, que se estrenó en el mismo año.<sup>339</sup> Por su parte, en 1937, la Cooperativa de Transportes México-Laredo inició su servicio de carga en nuestro camino nacional, así como la Cooperativa Gremio Unido, en Manzanillo, Colima.<sup>340</sup> Esto último puede verse como el reflejo de la actividad de los vehículos motorizados durante 1930 y 1940. [Cuadro 2].

Posteriormente, el 30 de diciembre de 1939, el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Francisco Mújica, reformó la *Ley de Vías Generales de Comunicación*<sup>341</sup> para otorgarles permisos sólo a las sociedades cooperativas y en algunas situaciones a individuos. Existieron casos registrados de sobornos por parte de algunos funcionarios públicos para que la misma secretaría otorgara permisos a los primeros.

Por otra parte, para el 10 de diciembre de 1942 los camioneros tenían tanta influencia al interior de la SCOP, que su palabra quedó plasmada en la legislación relacionada al quehacer del autotransporte, controlando las concesiones sobre prácticamente todas las rutas modernas existentes hasta el momento: México-Acapulco, México-Veracruz, México-Guadalajara, México-Laredo y México-Oaxaca.<sup>342</sup>

**Cuadro 2. Vehículos de motor registrados de 1924 a 1939.**

<b>Año</b>	<b>Automóviles</b>	<b>Camiones de pasajeros</b>	<b>Camiones de carga</b>	<b>Total de vehículos de motor</b>
1924	32,523	4,802	5,525	42,850
1925	40,076	5,479	7,999	53,554

<sup>339</sup> *Idem.*

<sup>340</sup> *Ibid.*, p. 102.

<sup>341</sup> Brian Freeman, *Op. Cit.*, 135.

<sup>342</sup> *Idem.*

1926	43,305	5,344	8,574	57,223
1927	44,161	5,137	11,712	61,010
1928	49,059	5,550	12,527	67,136
1929	62,461	6,299	16,031	84,791
1930	63,063	6,261	18,331	87,655
1931	62,085	6,287	19,523	87,895
1932	59,628	5,296	20,702	85,626
1933	65,445	6,607	24,497	96,549
1934	74,212	6,973	27,236	108,421
1935	64,663	6,828	23,792	95,283
1936	67,165	7,828	25,688	100,681
1937	78,155	8,489	33,746	120,390
1938	81,923	9,425	33,620	123,968
1939	89,372	10,015	39,472	138,859

**Nota: Cuadro de elaboración propia con base en los datos de SCT, *Historia de las Obras Públicas en México*, Tomo V, México, SCT, 1999, p. 154.**

Entre 1939 y 1944 las carreteras se triplicaron y la carga aumentó 4.2% anual, aunque el ferrocarril seguía teniendo un papel preponderante.<sup>343</sup> Para 1944, mientras el tren tenía un crecimiento anual de 2.3%, el sector camionero y autobusero lo tuvo de 12.6%.<sup>344</sup> Entre el 20 y 23 de octubre del mismo año se celebró el Primer Congreso Nacional de Autotransportes, creándose con ello la Liga Nacional de Autotransporte, A. C., que pretendió unir a todos los sindicatos de transporte de carga y de pasajeros, aunque el 90% de sus miembros era de carga.<sup>345</sup> La liga buscaba luchar por un sistema de cuotas basado en las

<sup>343</sup> *Idem.*, p. 138.

<sup>344</sup> *Idem.*

<sup>345</sup> *Idem.*

necesidades y condiciones de cada región.<sup>346</sup> Para 1950, 123 empresas de este giro operaban en el país, mientras existían 12,778 permisionarios individuales. El porcentaje de carga en camión a EEUU creció de 7% a 34% entre 1941 y 1950.<sup>347</sup>

Así después de una rápida expansión caminera, hacia 1940 el transporte terrestre motorizado había mostrado su eficacia, ya sea por su bajo costo o por su versatilidad en comparación con la industria ferroviaria. Los primeros datos sobre los volúmenes de tráfico de las carreteras provienen de 1940, fecha en la que sólo un 3% de la red era usada con intensidad, siendo la ruta hacia Nuevo Laredo frecuentada por menos de 500 vehículos diarios en secciones como Laredo-Monterrey y Ciudad Victoria-Pachuca, y entre 501 y 1000 en secciones como Monterrey-Linares y Pachuca-Ixmiquilpan.<sup>348</sup>

Conforme la red caminera fue expandiéndose se conformaron ciertas regiones influenciadas por el automóvil y el camión configuradas alrededor de polos de atracción centrales. De estas regiones fueron tres las más importantes para el desarrollo económico de la nación, y giraron en torno a la Ciudad de México, Mérida y Monterrey. La primera abarcaba las poblaciones de Pachuca, Toluca, Acapulco y Córdoba. La segunda incluía Progreso y Valladolid. Finalmente, la tercera región comprendía el área de Monterrey a Nuevo Laredo.<sup>349</sup> No fue sino hasta 1950 cuando el autotransporte suplantó al ferrocarril, después de un proceso que dio inicio en 1925, con la creación de la CNC, pero que se consolidó hasta la sexta década del siglo XX.<sup>350</sup>

Por lo tanto, puede afirmarse que en nuestro país el autotransporte se consolidó hasta la década de 1950, aunque la apertura de las primeras carreteras modernas marcó el antecedente de dicho proceso. Llama la atención que con la llegada de las carreteras y el inicio de la consolidación del autotransporte en México, se comenzó un proceso de integración territorial y de interacción con el mundo que no se había visto nunca antes; ejemplo de lo anterior es la llegada de Coca-Cola en 1940 a poblaciones históricamente aisladas.<sup>351</sup> Por lo tanto estas vías, específicamente la del entonces Distrito Federal a Nuevo

---

<sup>346</sup> *Idem.*

<sup>347</sup> *Ibid.*, p. 139.

<sup>348</sup> Caminos y Desarrollo, *Op. Cit.*, p. 70.

<sup>349</sup> *Ibid.*, p. 73. Para 1930, había cinco regiones con un mayor desarrollo relativo ubicadas en las ciudades de México, Puebla, Guadalajara, Monterrey y Mérida. *Ibid.*, p. 80.

<sup>350</sup> Brian Freeman, *Op. Cit.*, p. 122.

<sup>351</sup> Wendy Waters, *Op. Cit.*, p. 197.

Laredo, permitieron una nueva etapa de intercambio económico y cultural entre México y el extranjero, lo que posibilitó el inicio de un proceso de norteamericanización de la incipiente cultura posrevolucionaria,<sup>352</sup> así como de su interacción con el resto del continente.

---

<sup>352</sup> Entiéndase “norteamericanización” de la cultura como un proceso en el que la población mexicana de mediados del siglo XX adoptó costumbres provenientes de Estados Unidos, como es la creación de restaurantes de comida norteamericana, hoteles, estaciones de servicio automovilístico, etc.

## CONCLUSIONES

Después de haber mencionado la importancia de los caminos y del automóvil, así como de las técnicas de construcción de las carreteras modernas y el impacto inmediato de la apertura de la ruta México-Laredo en 1936, se rescatarán los puntos más importantes del desarrollo de dichas temáticas, haciendo hincapié en que el estudio de este tópico en general es muy importante debido a su carácter reciente; es decir, en México y el mundo aún se siguen construyendo autopistas y éstas representan un factor de suma importancia para el crecimiento y desarrollo económico de las naciones, así también para el flujo e intercambio de bienes, información y productos culturales de una región a otra.

El estudio histórico del siglo pasado a través de la óptica cultural y tecnológica da mucho de qué hablar en torno a la influencia del quehacer científico en la sociedad, sobre todo de la producción de artefactos cotidianos que facilitaron la vida de la población a nivel mundial. Dicho siglo, como se vio en el capítulo I, significó una “era del poder” en la cual el automóvil y las carreteras evolucionaron de tal modo que incluso hoy en día son imprescindibles para cualquier nación que quiera alcanzar la modernidad, esto permitió en teoría que todo estuviera al alcance de todos, es decir, en el presente no debe sorprendernos que sea posible recorrer el globo por aire, mar y tierra en un lapso temporal relativamente corto, lo cual materializa cuestiones que durante siglos sólo se visualizaban en cuentos de ciencia ficción. Ahora la máquina y el hombre son uno y los avances tecnológicos han superado por mucho las propuestas de las exposiciones universales decimonónicas; el carro que se presentó en París, en 1889, fue el primer paso para el surgimiento de un transporte que ha adquirido una serie de mejoramientos tecnológicos en ese momento inconcebibles.

Así puede entenderse, por ejemplo, que el visionario Henry Ford dio sólo un primer paso en materia de producción en serie del automóvil, revolucionando la cultura de consumo y abriendo las puertas a un sinnúmero de propuestas que sin duda han mejorado los procesos de elaboración del carro, poniéndolo con ello al alcance de las masas, contribuyendo a que en el presente se problematicen cuestiones ecológicas relacionadas a la contaminación emitida por dicho medio de transporte, así como a que el mundo se vea como un lugar cada vez más interrelacionado, rompiéndose las barreras geográficas que mantuvieron al ser humano y las diferentes culturas relativamente aisladas durante milenios.



Lo anterior inició hace poco más de un siglo, cuando el ser humano descubrió lo que podría traer tras de sí el automóvil aprovechando su flexibilidad para la destrucción del medio ambiente y de la civilización, como se vio en el conflicto estadounidense-mexicano y la primera guerra mundial, respectivamente, cuando nuestro prestigioso medio de transporte demostró su eficacia al transitar por regiones en donde no había camino alguno, afirmando el dominio de la humanidad sobre la naturaleza y demostrando con ello una relación irrompible entre el hombre y la máquina, y con ella el progreso de la industria sobre el ecosistema.

El autotransporte demostró su eficacia no sólo en los conflictos bélicos, también lo hizo en el desarrollo de los centros urbanos alrededor del mundo. Por lo tanto el carro y los camiones, transitando sobre las nuevas carreteras, contribuyeron al desarrollo y crecimiento de las ciudades, ayudando a naciones como México a salir del limbo de las comunicaciones terrestres que lo tenían relativamente aislado del mundo, siendo por excelencia las vías que llevaron modernidad a cada rincón del país, formándose con ello el binomio imperfecto ciudad-transporte, haciendo que los grandes logros de los científicos del porfiriato, por ejemplo, se vean hoy como algo insignificante si la construcción de la ruta decimonónica Tula-Ciudad Victoria, ahora obsoleta, se comparara con nuestro Camino Nacional, que representó un triunfo para el gobierno posrevolucionario y que aún puede transitarse.

Éste último punto es muy importante, por lo que vale la pena recordar que mientras el automóvil encontró un gran impulso en América Latina durante las primeras dos décadas del siglo pasado, la situación de México no fue nada favorable para su desarrollo debido al episodio armado de la Revolución mexicana, en donde la infraestructura de transporte terrestre se deterioró de tal manera que el país vio un retroceso considerable en dicha materia, cuestión que tuvo que solucionar el Estado posrevolucionario a partir de 1920, específicamente desde 1925; año en que se creó la CNC y a su vez se decretó la conmemoración del Día del Caminero, aspecto que reconoció la importancia no sólo del automóvil, sino de las carreteras modernas – y del personal que las construiría – que estabilizarían al país y contribuirían a la pacificación y a la atracción de capitales extranjeros que volverían a confiar en un nuevo México, en un país revolucionario, tal como se señaló en el primer apartado de esta tesis.

Así la importancia del automóvil dentro de la cultura de consumo mexicana se manifestó mediante el impulso de una infraestructura vial auspiciada tanto por el gobierno, como por la iniciativa privada, siendo los *touring club* nacionales imprescindibles para la inmersión de este medio de transporte en las ciudades, aunque su utilización se ubicó dentro del rubro recreativo, más que el utilitario. Los clubes de automovilistas fueron muy importantes para el desarrollo de los primeros autódromos – y con ello la práctica de las primeras carreras en la nación –, y caminos e infraestructura en las principales ciudades de México durante las primeras dos décadas del siglo pasado. A su vez, estos organismos no gubernamentales reconocieron la importancia de la frontera Laredo-Nuevo Laredo como punto estratégico para la entrada del turismo norteamericano al país, entendiendo a las carreteras como medios de comunicación que permitieron el progreso de la nación.

Es necesario aclarar que la situación de México y el impulso de su infraestructura carretera debe entenderse dentro del marco mundial, o mínimo en el continente americano, y del *boom* del automóvil, cuando a partir de la tercera década del siglo pasado se planteó la posibilidad de construir un camino moderno que conectara toda la región, desde el punto más austral del continente hasta el boreal. La planeación de una carretera panamericana significó el primer paso para la concreción de los planes antes señalados. En este sentido hay que subrayar que los intereses nacionales e internacionales en torno a la construcción de dicha vía respondieron a dos aspectos; el primero tiene que ver con el expansionismo económico yanqui y la visualización del mercado latinoamericano como el idóneo para el consumo de vehículos con un centro financiero en Estados Unidos; el segundo se relaciona al ideal panamericano y al sueño bolivariano de cooperación en la región, facilitando esta vía la comunicación y el transporte de ideas y productos en prácticamente todo el continente. Esto, lamentablemente, no se concluyó en su totalidad debido a las dificultades geográficas de la región del Dairén, entre Colombia y Panamá, zona de muy difícil acceso incluso hoy en día, donde no existe camino moderno alguno.

La panamericana significó algo más que un método de influencia económica yanqui sobre la región, pues se entendió como un medio que facilitaría nuevas alternativas en torno a las diferencias culturales y sociales de los países latinoamericanos, cuestión que se hizo oficial hasta la Quinta Conferencia Internacional de los Estados Americanos, celebrada en Santiago de Chile en 1923, aportando dicha reunión un elemento más para la historia común

de la región. Estos intereses se ratificaron en la Primer Conferencia Interamericana de Caminos Automotores llevada a cabo en EEUU, que cambió de nombre por el de Conferencia Interamericana de Carreteras, la cual tuvo lugar en Buenos Aires en 1925, lo que puede entenderse como una victoria simbólica de las naciones latinoamericanas frente a la influencia económica yanqui, que priorizaba a los vehículos automotores antes que a la creación de una infraestructura que permitiera el desarrollo de la región.

En el segundo Congreso Interamericano de Carreteras que se efectuó en Río de Janeiro en 1928 se ratificaron los planes relacionados a la panamericana. En dicha conferencia EEUU indicó que México y El Salvador habían logrado instaurar numerosas rutas aptas para automóvil por sus propios medios, reconociendo la capacidad de estos países para la creación de su infraestructura carretera sin apoyo económico alguno, cuestión que debe entenderse, en el caso de México, como una victoria del gobierno posrevolucionario que tomó las riendas del país con una postura nacionalista que rechazó la injerencia directa del capital extranjero en la construcción de caminos, rompiendo con tradiciones decimonónicas en las que las potencias industrializadas tenían el control sobre las concesiones de la mayoría de las vías de comunicación terrestre, aspecto que evidencia la postura correcta de la hipótesis de esta tesis. No fue sino hasta la reunión Interamericana para la Conservación de la Paz, igualmente celebrada en la capital argentina, aunque en 1936, cuando finalmente se formalizó la materialización de la panamericana. Para esta fecha nuestro camino nacional ya se había inaugurado oficialmente.

En este sentido e indudablemente la carretera panamericana, vista como avance tecnológico que trajo organización y modernidad a América Latina, significó la apropiación de una técnica moderna en construcción de caminos brindada por el occidente. Esto definió ideas de democracia y prosperidad, cualidades de un mundo moderno, en la región. Lo anterior ha de entenderse particularmente como la interacción de localidades mexicanas aisladas con el resto del país, la región y ¿por qué no? el resto del mundo. Así, dicha idea confirma nuestra hipótesis, es decir: El Camino Nacional México-Nuevo Laredo trajo modernidad a la nación, legitimando el quehacer del nuevo gobierno revolucionario.

Es necesario señalar que las fuentes de primera mano de esta investigación relacionadas a los actores oficiales, diversos sujetos sociales, no humanos y cosas tangibles e intangibles permitieron una mirada al pasado, respecto a cómo se visualizó la construcción

del Camino Nacional México-Nuevo Laredo tanto en México como en Estados Unidos, estando íntimamente ligado con la Carretera Panamericana, Ruta Interamericana en la sección que va de centro a norte américa, y con ello ligado a un ideal panamericano que nunca se concretó en su totalidad. Lo anterior no impidió que esta vía continental se entendiera como un espacio común entre las naciones, por lo que cabe destacar el sentido pacificador nacional e internacional de nuestro camino.

Las fuentes pudieron entenderse como productos culturales relacionados a la materia del turismo moderno, esa forma de viajar que ha permitido hasta ahora que un individuo pueda transportarse por el mundo sin que existan limitaciones de algún tipo, aunque claro que esto tiene sus excepciones. Así, en el caso de México el episodio de planeación, construcción e inauguración de la ahora Carretera Federal 85 dejó tras de sí escritos periodísticos de primera mano que abordaron dicho capítulo, siendo las guías turísticas y notas periodísticas elementos fundamentales para la concreción de esta investigación, por lo que se rescataron tanto fuentes mexicanas como extranjeras.

La importancia de estas guías recayó en su cualidad trans histórica, puesto que al tratarse de la descripción de una nueva ruta se rompió con el paradigma cartográfico de la representación de itinerarios hasta ese momento ancestrales, como el de la Ciudad de México a Veracruz, que en su momento fue elogiada como símbolo de modernidad y que dejó fuentes aún más antiguas que las utilizadas, como los paisajes de José María Velasco. En este sentido, la fotografía facilitó y abarató la producción de publicaciones pictográficas sobre la carretera, que además se pueden entender como elementos que, al mostrar la belleza de los paisajes mexicanos, tuvieron la capacidad de despertar un nacionalismo que no estaba basado en la guerra como el caso de las naciones industrializadas. Por ello estas fuentes pueden verse como una forma de propaganda del poder del nuevo Estado posrevolucionario que, si bien, algunas no hacen mención de quién construyó el camino, otras sí, elogiando el papel de la entonces SCOP.

La ruta planificada, construida e inaugurada en el contexto mundial de la fiebre de los caminos significó uno de los primeros pasos de un largo episodio en el porvenir caminero, ya que le dio experiencia necesaria a los ingenieros y personal de construcción mexicanos, que sin duda se enfrentaron a una labor colosal debido a la complejidad del terreno aledaño a la vía, en donde se levantaron numerosos puentes y se cruzaron no menos tramos

montañosos, con sus respectivas barrancas, zonas desérticas y tropicales, tal como se señaló en el capítulo II. Así, la presente investigación no dejó pasar la oportunidad de hacer mención de los métodos de construcción de caminos a través de la historia de México, por lo que dicho recorrido histórico hizo notar la importancia del nuevo camino moderno, petrolizado y adaptado al paso del automóvil, entendiéndose como sus antecedentes directos a las formas empleadas por los británicos Thomas Telford y London McAdam, pioneros del siglo XVIII en la construcción de rutas terrestres para el transporte de bienes y personas, técnicas utilizadas en México durante el siglo XIX, lo que destaca la importancia de la multidisciplinariedad en el ejercicio histórico.

La planeación y construcción de la vía significó el primer reto caminero de gran envergadura para México, puesto que además de que los ingenieros mexicanos lidiaron con un proceso de aprendizaje y enseñanza relacionado a la construcción de una arteria vial con características modernas, el estado se enfrentó a problemas presupuestales, por lo que encontró alternativas en la instauración de impuestos sobre la gasolina y productos de consumo cotidiano como el tabaco labrado.

Así, el gobierno posrevolucionario adaptó el episodio de levantamiento no sólo de nuestro camino, sino de toda su infraestructura, a sus posibilidades, rompiendo, como se ha mencionado con anterioridad, con la tradición de la injerencia del capital extranjero en asuntos nacionales. Esto puede explicar la serie de celebraciones y cancelaciones de contratos a diestra y siniestra mencionados en el segundo apartado de este escrito, observados sólo en diez años en la construcción de la vía de México hacia Nuevo Laredo, aspecto que a su vez se relaciona con los conflictos de interés de los funcionarios de la SCOP, que tuvieron cierta preferencia en la asignación de concesiones a las compañías de las que eran dueños o socios, como el caso del general Juan Andrew Almazán, quien fue secretario de dicha institución entre 1929 y 1931 y que puso a cargo de la Compañía Constructora Anahuac S.A. – compañía que él mismo dirigía – la construcción de diversos tramos del camino, y a la que posteriormente se le revocaron los contratos cuando este personaje fue removido de su cargo.

Las secciones reconocidas por la memoria oficial del camino son DF-Pachuca; Pachuca-Tamazunchale; Tamazunchale-Ciudad Victoria y Ciudad Victoria-Nuevo Laredo. Sobre éstas la población vio la oportunidad de explotar económicamente la vía y, específicamente en el estado de Tamaulipas, hubo casos en los que incluso se hizo peticiones

para que el camino desviara su trazado original con la finalidad de que pasara por comunidades como Villa Juárez. Esto evidencia que el camino trajo prosperidad económica, pero sobre todo modernidad al país, alcanzándose logros que nunca antes podrían haberse alcanzado, como el levantamiento del Puente Río Purificación, el más largo y moderno del país para ese entonces.

Esta obra colosal obtuvo el reconocimiento del entonces embajador estadounidense en México, Daniels, quien posteriormente en alguna ocasión se vistió de charro como gesto de amistad y respeto hacia nuestro país, estrechando las buenas relaciones entre las dos naciones. A su vez también hubo reconocimiento de ciudadanos estadounidenses, quienes no dejaron pasar la oportunidad para invertir en México y fundar restaurantes y establecimientos de servicio a los nuevos turistas motorizados. Lo anterior se ha entendido como un logro del gobierno posrevolucionario que hacia 1923 había iniciado una campaña que buscaba promover a México como un lugar que ya no estaba en guerra civil y que por lo tanto era seguro para invertir, cuestión que dio frutos poco después de pasada una década y, en gran parte, gracias a la inauguración de nuestra vía.

Como se puede ver en el capítulo III, los aspectos culturales relacionados a la apertura del camino están íntimamente relacionados con la geografía de la ruta y el turismo ecológico, ya que los viajeros que la transitaron en un principio, en su mayoría estadounidenses, recurrieron varios puntos de interés que hoy en día pueden catalogarse como recreativos, ligados a las bellezas naturales como la pesca en ríos o estadías en zonas montañosas aisladas de las grandes ciudades. En este sentido hubo un lugar bastante recurrido que formó parte de dicha cultura recreativa norteamericana: Tamazunchale, que al ser difícil de pronunciar para los anglo parlantes se relacionó con un juego de palabras: “Thomas and Charley”; lo cual deja ver que el intercambio cultural entre las dos naciones fue mutuo, abriéndose con ello un nuevo canal de comunicación entre ambos países.

Todos estos elementos hacen que sea posible visualizar al camino como un sujeto historizable, como un avance tecnológico y un espacio de interacción social que posibilita la integración territorial, convivencia económica y cultural en este caso entre naciones, cuestión que ha dejado tras de sí una serie de fuentes aún no exploradas exhaustivamente y que con su estudio se podría contribuir a la comprensión desde una perspectiva cultural el inicio de las relaciones modernas entre México y Estados Unidos, lo que también le da un tinte reciente

a la investigación, debido a la situación actual y la firma y ratificación del nuevo tratado de libre comercio de América del Norte, que tanto ha llamado la atención de los medios de comunicación.

Por lo tanto, y puntualizando una vez más, la inauguración del Camino Nacional México-Nuevo Laredo debe entenderse como un logro del nuevo Estado posrevolucionario que permitió la industrialización, pero sobre todo la re inserción de la nación al sistema económico mundial a través de una vía de comunicación que permitió la transacción económica, material, cultural y de ideas ya no sólo con Estados Unidos, sino con el resto del Continente Americano. Así, el estudio de esta ruta tiene una gran importancia para la comprensión de los caminos internacionales en México, ya que fue la primera de su tipo en construirse, la que innovó y despertó mucho mayor interés en el campo de infraestructura terrestre.

Los testimonios sobre el camino son variados y encuentran lugar antes, durante y después de su apertura. En orden cronológico, las expectativas de la vía se hicieron notar por parte de la prensa estadounidense, que al parecer fue la más interesada en el tema antes de su apertura. Esto nos deja ver el interés oficial y no oficial de EEUU sobre el quehacer caminero al interior de México, lo cual hace pensar cómo es que los norteamericanos han tenido injerencia en asuntos de otros países, sobre todo de América Latina, cuestión que no se dio oficialmente a través de organizaciones gubernamentales yanquis, sino privadas, periodísticas y que hacían investigaciones a la luz del día sin que necesariamente se tornara como algún tipo de espionaje internacional.

La autopista trajo consigo modernidad a cada rincón geográfico aledaño a la vía, y con esta modernidad llegó toda una oleada de turistas norteamericanos descubridores, interesados en una cultura ancestral y diferente a la propia, evidenciando las desigualdades económicas entre ambas naciones, pero propiciando con ello una relación de mutuo respeto entre los ciudadanos. Así, la discreción del viajero estadounidense cuando este estuviera en México era esencial, lo que puede entenderse como el posicionamiento de una emergente cultura posrevolucionaria frente a la yanqui, y con ello del país como una nueva nación segura, abierta al extranjero y respetable.

Las bellezas naturales mexicanas se exaltaron a partir de la inauguración de la vía, lo cual significó la apertura del país para actividades recreativas y también para un nuevo

intercambio cultural entre México y el mundo. Así, el camino contribuiría además a pacificar la nación después de más de una década de rebeliones militares y de inestabilidad política. Por lo tanto, los diarios mexicanos denotaron un nacionalismo basado en las obras de infraestructura llevadas a cabo por una nueva administración, que cada día se acercaría más al pueblo y que en teoría escucharía las necesidades de dicha población latinoamericana,

Como se vió en el capítulo III, la carretera, según *El Nacional*, dejaría abierta la puerta del progreso al país, cuestión que se puede comprobar en la organización de su evento inaugural, en el cual se llevó a cabo una logística en materia de comunicaciones que conectó cualquier parte de la ruta con ese mundo modernizado occidentalmente, fluyendo la información tanto a través de líneas telefónicas y telegráficas, como vía aérea con los aviones de la fuerza aérea mexicana, que no tenía mucho tiempo de haber iniciado operaciones al interior del territorio nacional.

El camino, además, según *Excélsior*, representó un nuevo elemento para la economía mexicana, permitiendo la explotación de nuevas zonas que sin duda despertaron el interés de los políticos/empresarios mexicanos, formando la ruta parte de un avance tecnológico al alcance de todos, por lo que el país ya podría considerarse como un lugar seguro para invertir. Dentro de las particularidades de la ruta destacaron personas a las afueras de los poblados tomando una siesta, hecho que ha contribuido a que México tenga una imagen a veces negativa a los ojos del mundo, sobre todo de su vecino del norte en donde era imposible observar lo que se pasaba en la nación latinoamericana.

Esto nos acerca al último punto, al surgimiento del turismo y el autotransporte al interior del país, pues indudablemente el camino puede ubicarse dentro de un contexto en el que dichos elementos se relacionaron a la par. Así, el surgimiento de estas dos industrias está íntimamente ligado con la inauguración de la vía, y aunque no podría afirmarse que su apertura de la última trajo tras de sí las dos primeras, sí podría decirse que las reforzó y las posicionó como parte importante para el crecimiento y desarrollo económico de la nación.

A partir de la planeación de los caminos modernos en México el turismo se visualizó como parte fundamental para la economía, cuestión que ratificó la celebración de la Comisión Mixta Pro Turismo, que se llevó a cabo durante el tercer congreso nacional de caminos. Con la apertura de nuestra vía México concretaría su posicionamiento como una nación apta para



el turismo de playa, ya que los viajeros estadounidenses podrían viajar por la ruta Laredo-México-Acapulco.

Con la llegada de ciudadanos norteamericanos a la ruta surgieron diversos restaurantes y hoteles administrados por estadounidenses, así como estaciones de servicio modernas, reflejándose una simbiosis cultural materializada en la arquitectura turística, pero también en las prácticas gastronómicas, puesto que fue durante este lapso temporal que se adoptaron en el país nuevos platillos provenientes más allá de su frontera norte. El desayuno, por ejemplo, comenzó a incluir jugo y huevo, rompiéndose con ello la tradición de frijoles con chile, permitiéndose así un nuevo intercambio cultural que rompería con cualquier tipo de barrera nacionalista.

Los puntos más atractivos de la ruta fueron Monterrey, Huizache, Ciudad Valles y Tamazunchale. La primera ciudad llamaba la atención debido a su carácter moderno, siendo el punto más industrializado de la nación para ese entonces, después del Distrito Federal. Huizache, Ciudad Valles y Tamazunchale destacan por sus bellezas naturales y presencia de ríos y junglas. La apertura de caminos posibilitó el surgimiento de un grupo de políticos/empresarios, quienes se beneficiaron con la puesta en operación de las nuevas vías, aprovechando cada oportunidad para crecer su patrimonio. El impulso del turismo nacional, a su vez, se evidencia con la creación del INAH en diciembre de 1938, institución enfocada en exaltar el patrimonio cultural nacional y en fomentar buenas prácticas de turismo relacionadas al cuidado de las zonas arqueológicas y parques naturales.

Es importante señalar que el camino debe visualizarse como un antecedente directo del autotransporte, pues permitió su expansión sobre el ferrocarril hacia la sexta década del siglo pasado; proceso que dio comienzo en el primer Congreso Nacional de Caminos celebrado en septiembre de 1921. El surgimiento de sociedades como la ANA, AMA y la Confederación Nacional de Transportes de la República Mexicana refuerzan lo ya señalado, en donde el autotransporte se hizo cada vez más necesario.

Por otra parte, las regulaciones sobre esta actividad vieron la luz en la *Ley sobre vías generales de comunicación y medios de transporte* de 1931. A partir de la apertura de nuestra vía se inauguró también, en 1936, el servicio de emergencia en carreteras, antecedente de los actuales Ángeles Verdes. Entre 1941 y 1950 el automóvil y el camión le quitaron protagonismo al ferrocarril, mostrando un crecimiento exponencial del autotransporte de

carga hacia EEUU, en un 27%, de 7% a 34%. Los polos de atracción centrales utilizados por el automóvil en el territorio nacional fueron la Ciudad de México, Mérida y Monterrey, mostrándose la frontera Nuevo Laredo como la más importante para el país y visualizándose la infraestructura aduanera como una metáfora del progreso.

La apertura del Camino Nacional México-Nuevo Laredo, actual Carretera Federal 85, significó el inicio de un nuevo episodio caminero para la historia de México, un episodio que permitiría la explotación de la novedosa industria automovilística y la comunicación del país con Estados Unidos y el resto de la región, posibilitando a su vez el posicionamiento de la nación latinoamericana como uno de los principales destinos turísticos en el mundo, sobre todo de playa y mar, aspecto que sigue manteniéndose en el presente. Así, una de las cuestiones más importantes del estudio del tema, que no debe pasarse desapercibida y que debe seguir estudiándose, es la relación de los caminos con el progreso y la modernidad, permitiéndose con ello la posibilidad de análisis de una nueva etapa en la historia del siglo XX mexicano, que comenzaría en 1925, con la creación de la CNC y muchas otras instituciones modernas.

El estudio de este tema debe verse como una invitación al análisis histórico de los procesos de movilidad al interior de la nación en pos del mejoramiento de la infraestructura de transporte, posibilitando abordar tópicos, por ejemplo, relacionados a: las condiciones de los transportistas, turistas y demás personajes que transitan las vías de comunicación; la evolución del régimen logístico aplicado al interior de la nación; la manera en que la población aledaña a las autopistas ve sus intereses afectados debido a la transformación del paisaje o expropiación de tierras y, finalmente, la posibilidad de que su forma de vida se vea trastocada por la llegada de la modernidad asfáltica. Así, repensando la relación entre el hombre, la máquina y el sistema de comunicaciones se podría contribuir a encontrar soluciones de carácter estructural que beneficien al individuo moderno, aquel que se ha visto obligado a lidiar con los pros y los contras de la voracidad y la fugacidad de los tiempos presentes en la cual vivimos.

## ÍNDICE DE IMÁGENES

Número de Imagen	Datos de la Imagen	Página
1	Daimler “Rueda de alambre”, 1889, <a href="https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Daimler-wire-wheel-car-1889.xhtml?oid=5921">https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Daimler-wire-wheel-car-1889.xhtml?oid=5921</a> [18 de julio de 2020].	18
2	“Ambulancias motorizadas del Este de África con techos y costados ventilados”, The Times. History of the war, London, 1910s, pp. 281, 294, <a href="https://fileupload.timesdev.tools/uploads/15e2411ce00ace493b8711ed3f88a7f5-mech.pdf">https://fileupload.timesdev.tools/uploads/15e2411ce00ace493b8711ed3f88a7f5-mech.pdf</a> [09 de julio de 2020].	20
3	“Anuncio del Ford Modelo T”, Aguilar David Francisco, <i>El motor de una ciudad: proceso de configuración urbano automotriz en Zacatecas (1908-1846)</i> , Tesis para obtener el grado de Maestro en Historia, México, Universidad Autónoma de Zacatecas, 2018.	23
4	“Sistema ferroviario en 1910”, Jáuregui Luis, <i>Los transportes. Siglos XVI al XX</i> , México, UNAM-Océano, 2004, p. 41.	26
5	“Puente para automóviles de Tamazunchale en San Luis Potosí”, William F. Manger, Mayra Uribe, Fernando Elizondo, 7º Congreso Mexicano de Tarjetas Postales, Monterrey Nuevo León, 2014	30
6	<“Resort” estación de servicio en Jacala, Hidalgo. Ettinger Catherine R.>, “Mexico by Car. The Panamerican Highway and Architecture for Tourism”, en <i>International Journal of Scientific Management and Tourism</i> , Vol. 4, No. 2, p. 260, <a href="https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6640387">https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6640387</a> [17 de septiembre de 2021].	35
7	“Esbozo de la Carretera Panamericana que va del Puerto Prudhoe, Alaska, a Quellón, Chile, y Ushuaia, Argentina”, <a href="https://en.wikipedia.org/wiki/Pan-American_Highway_-_media/File:PanAmericanHwy.png">https://en.wikipedia.org/wiki/Pan-American_Highway_-_media/File:PanAmericanHwy.png</a> [11 de enero de 2021]	38
8	“La integración siempre está incrustada en espacios materiales”, Condorito 115, Ficek Rosa, “Imperial routes, national networks and regional projects in the Pan-American Highway, 1884-1977” en <i>Journal of Transport History</i> , junio, 2016, <a href="https://www.researchgate.net/publication/304338301_Imperial_routes_national_networks_and_regional_projects_in_the_Pan-American_Highway_1884-1977">https://www.researchgate.net/publication/304338301_Imperial_routes_national_networks_and_regional_projects_in_the_Pan-American_Highway_1884-1977</a> [05 de septiembre de 2020].	41
9	“Publicidad de refresco”, Francisco Borja Bolado (Director-gerente), <i>Mapa . Revista de Turismo</i> , Tomo III, No., 28, México, Mercurio, Julio-1936, p. 92.	44

10	Mapa. Revista Turística, Francisco Borja Bolado (Director-gerente), <i>Mapa . Revista de Turismo</i> , Tomo III, No., 28, México, Mercurio, Julio-1936.	45
11	“Página de Mapa. Revista Turística en donde se aprecia la Ciudad de Monterrey, destacando su carácter moderno pero a su vez su exótico relieve”, Francisco Borja Bolado (Director-gerente), <i>Mapa . Revista de Turismo</i> , Tomo III, No., 28, México, Mercurio, Julio-1936, p. 43.	47
12	El Camino Real, Pólito Román Gerardo, <i>Evolución, tecnologías aplicadas en la actualidad y el futuro de los pavimentos flexibles en México</i> , Tesis para obtener el grado de Maestro en Ingeniería, México, UNAM., 2015, p. 29	52
13	“Esquema de los métodos McAdam y Telford”, Elaboración propia con base en Tovar Montaña Mariana, <i>Modos de transporte y su desarrollo</i> , Tesis para obtener el título de Ingeniero Civil, México, Instituto Politécnico Nacional, 2008, p. 26.	54
14	Mapa de las tres carreteras que conectaron la Ciudad de México con EEUU durante la primera mitad del siglo XX, Gruel Sánchez Victor Manuel, “La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos”, en Estudios Fronterizos, vol. 18, No. 36, Mexicali, 2017, <a href="http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S0187-69612017000200126">http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S0187-69612017000200126</a> [29 de noviembre de 2019].	57
15	“Marco Fisiográfico de la República Mexicana”, _____, <i>Datos Básicos de la Geografía de México</i> , México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1999, p. 39	59
16	“Paisaje típico en las proximidades de Colonia”, Francisco Borja Bolado (Director-gerente), <i>Mapa . Revista de Turismo</i> , Tomo III, No., 28, México, Mercurio, Julio-1936, p. 13.	62
17	“Puente del Tasquillo”, William F. Manger, Mayra Uribe, Fernando Elizondo, Postales de la carretera México-Laredo, 7º Congreso Mexicano de Tarjetas Postales, Monterrey, Nuevo N.L., agosto 2014, <a href="http://elizondo.fime.uanl.mx/7CMTP/conferencias/7CMTP_presentacion_carretera_Mexico-Laredo.pdf">http://elizondo.fime.uanl.mx/7CMTP/conferencias/7CMTP_presentacion_carretera_Mexico-Laredo.pdf</a> [17 de agosto de 2020].	63
18	“Chapulhuacán”, Tarjeta postal fotográfica, <i>Colección Fernando Elizondo</i> .	64
19	“Trazo del Camino en Tasquillo”, E.J. Ristedt, “Mexico’s Good Roads Program”, en <i>The Military Engineer</i> , Vol. 22, No., 125, Septiembre-Octubre, 1930, pp. 459, <a href="https://www.jstor.org/stable/44563452?read-now=1&amp;seq=1-page_scan_tab_contents">https://www.jstor.org/stable/44563452?read-now=1&amp;seq=1-page_scan_tab_contents</a> [18 de agosto de 2020].	67
20	“Puente sobre el río Coy, el lugar más bajo de la carretera”, Francisco Borja, <i>Op. Cit.</i> , p. 24.	69

21	“Otro aspecto del hermoso puente construido sobre el Salado”, Francisco Borja Bolado (Director-gerente), <i>Mapa . Revista de Turismo</i> , Tomo III, No., 28, México, Mercurio, Julio-1936, p. 51.	73
22	“Del camino real a la carretera”, Fotografía publicada en Jueves de Excélsior, 6 de Julio de 1936.	76
23	“Mapa de Europa en el que se muestra gráficamente las distancias que abarcaría la Carretera México-Nuevo Laredo”, en Excélsior, Sec. 3, 1º de julio de 1936.	78
24	“El México Pausado al que la Nueva Red de Caminos Traerá la Era Industrial”, John Green en <i>The New York Times</i> , 18 de agosto de 1935, sección SM, p. 10.	86
25	“Motocicletas de la Policía Federal de Caminos”, en Bernardo García Martínez, <i>The Highway of Mexico (1891 – 1991)</i> , SCT., 1992, p. 54.	88
26	“XEW felicita al gobierno de la república”, en Excélsior, 1º de julio de 1936, sección III, p. 8.	92
27	Anuncio que felicita al gobierno y pueblo mexicanos por la terminación de la carretera México-Nuevo Laredo, obra trascendental para el país, en <i>Excélsior</i> , 1º de julio de 1936, sección III, p. 10.	94
28	Ilustración del artículo “ Motoring in Mexico... ”, en <i>The New York Times</i> , 4 de diciembre de 1949, sección XX, p.24.	97
29	<i>California Courts en Monterrey</i> , Ettinger Catherine R., “Mexico by car. The panamerican highway and architecture for tourism”, en <i>International Journal of Scientific Management and Tourism</i> , No. 4-2, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, p. 261.	102
30	Leone Moats, Alice Leon Moats, <i>Off to Mexico. A guide book</i> , EE.UU., C. Scribner’s sons, 1935.	103
31	William Berlin Goolsby, <i>Guide to Mexico for the Motorist. The only new comprehensive guide and handbook on Mexico</i> , EE.UU., The Pan-American Press, 1936.	103
32	Camiones de transporte público transitando por una avenida, Fototeca Nacional, Ciudad de México, Ca. 1920, <a href="https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A149289">https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A149289</a> [11 de enero de 2021]	106
33	- <La “moto” de la AMA prestando un servicio>, Francisco Borja Bolado (Director-gerente), <i>Mapa . Revista de Turismo</i> , Tomo III, No., 28, México, Mercurio, Julio-1936, p. 87.	108

## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro	Datos	Página
1	Freeman J. Brian, El despertar del camión de carga en México, Fairleigh Dickinson University, <a href="https://www.academia.edu/35991312/_El_despertar_del_camión_de_carga_en_México_in_Automotores_y_transporte_público._Un_acercamiento_desde_los_estudios_históricos_Ilse_Angélica_Álvarez_Palma_ed._El_Colegio_Mexiquense_2017_">https://www.academia.edu/35991312/_El_despertar_del_camión_de_carga_en_México_in_Automotores_y_transporte_público._Un_acercamiento_desde_los_estudios_históricos_Ilse_Angélica_Álvarez_Palma_ed._El_Colegio_Mexiquense_2017_</a> [15 de noviembre de 2019].	110
2	Secretaría de Comunicaciones y Transportes, <i>Historia de las Obras Públicas en México</i> , Tomo V, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1999, p. 154.	111-112

## FUENTES DE CONSULTA

### ARCHIVOS

Biblioteca de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)  
Colección de Tarjetas Postales Fernando Elizondo  
Fototeca del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH)  
Hemeroteca Nacional de México

### FUENTES HEMEROGRÁFICAS DE LA ÉPOCA

*Caminos*

*El Nacional*

*Excélsior*

*Mapa*

*The Military Engineer*

*The New York Times*

SCOP, *Memoria del Camino Nacional México-Nuevo Laredo*

### LEGISLACIÓN

*México I. LEGISLACIÓN 1925-1963*, SCOP., México, 1964.

## BIBLIOGRAFÍA

- Acerenza, Miguel Angel, *Conceptualización y Origen del Turismo*, México, Trillas, 2006.
- Aguilar, David Francisco, *El motor de una ciudad: proceso de configuración urbano automotriz en Zacatecas (1908-1846)*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Historia, México, Universidad Autónoma de Zacatecas, 2018.
- \_\_\_\_\_, *Atlas Geográfico del Medio Ambiente y Recursos Naturales*, México, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 2010.
- Berman, Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Traducción de Andrea Morales Vidal, Siglo XXI Editores, México, 2017.
- Bracamontes, Luis, *Caminos de la República a la Época de la Reforma. Años 1856-1857*, México, SCOP., 1976.
- Bracamontes, Luis, *Caminos y desarrollo. México 1925-1975*, México, Unidad Editorial Niño Perdido y Xola.
- Calvo, Thomas, *Por los caminos de Nueva Galicia: transportes y transportistas en el siglo XVII*, México, Universidad de Guadalajara, 1997.
- \_\_\_\_\_, *Patrimonio Cultural y Turismo. 14 Cuadernos*, CONACULTA/Vigrafic, México, 2006.
- Cosío, Villegas Daniel (coord.), *Historia moderna de México. El porfiriato, la vida económica I*, México, Editorial Hermes, 1985.
- \_\_\_\_\_, *Datos Básicos de la Geografía de México*, México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1999.
- Del Río, Fanny, Vargas, Carlos, *Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México. El Autotransporte*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 1988.
- Echeverría, Bolívar, *Definición de la Cultura*, México, FCE., 2019.
- Echeverría, Bolívar, *La americanización de la modernidad*, México, UNAM/ERA, 2008.
- García Martínez, Bernardo, “Cien años de carreteras en México (1891-1991)”, en *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México*, México, El Colegio de México, 2014.

- García Martínez, Bernardo, *The Highway of Mexico (1891-1991)*, México, Grupo Azabache, 1992.
- González de Cosío, Francisco, *HISTORIA de las OBRAS PÚBLICAS EN MÉXICO*, Tomo I, México, SCOP., 1971.
- \_\_\_\_\_, *Historia de las Obras Públicas en México*, Tomo V, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1999.
- Jáuregui, Luis, *Los transportes. Siglos XVI al XX*, México, UNAM-Océano, 2004.
- Krauze, Enrique, *México: Biografía del poder*, México, Planeta, 2017.
- Mac Donald, Escobedo Eugenio, *Turismo: una recapitulación. Historiografía de conceptos pronunciados por gobernantes desde 1823*, México, Editorial Bodoni S. A., 1981.
- Méndez Medina, Diana Lizbeth, Gruel Sánchez Victor Manuel, *Mensajes desde la frontera México-Estados Unidos. Reflexiones históricas sobre el turismo nacional, 1927-1945*, México, Universidad Autónoma de Baja California, 2021.
- Meyer, Lorenzo, *Historia de la Revolución Mexicana. Periodo 1928-1934. Los inicios de la institucionalización. La política del Maximato*, México, El Colegio de México, 1978.
- Miralles-Guasch, Carme, *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*, Barcelona, Ariel Geografía, 2002.
- Olivera, Bustamante Fernando, *Estructuración de vías terrestres*, México, UNAM/Grupo Editorial Patria, 2009.
- Ortiz, Sergio Hernán, *Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la Colonia y principios de la vida independiente*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), 1994.
- Palacios, Mario, *Negocios, empresarios y entornos políticos en México, 1927-1958*, México, El Colegio de México, 2015.
- Piccato, Pablo, *Historia Nacional de la infamia. Crimen, verdad y justicia en México*, México, CIDE/Grano de Sal, 2020.
- Pérez García, Héctor, *Historia de Hotelería y Turismo en México*, México, Universidad de Guadalajara, 2015.
- Pólito Román, Gerardo, *Evolución, tecnologías aplicadas en la actualidad y el futuro de los pavimentos flexibles en México*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Ingeniería, México, UNAM., 2015.



- Riguzzi, Paolo, Patricia De los Ríos, *Las relaciones México-Estados Unidos, 1756-2010*. Volumen II: *¿Destino no manifiesto?*, México, UNAM., p. 27.
- Salas Rico, Raúl, *Evolución Histórica de los caminos rurales y alimentadores en México*, México, Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestres, A. C., 2011.
- Tovar Montaña, Mariana, *Modos de transporte y su desarrollo*, Tesis para obtener el título de Ingeniero Civil, México, Instituto Politécnico Nacional, 2008.
- Tenorio Trillo, Mauricio, *Artifugio de la nación moderna. México en las exposiciones universales, 1880-1930*, México, F.C.E., 1998.
- Vergara Rosales, Rebeca, *La Introducción del Camión como Medio de Transporte Público en la Ciudad de México. 1917-1922*, Tesis para obtener el grado de maestra en historia, México, UNAM, 2013.
- Waters, Wendy, *Re-Mapping the Nation: Road Building as State Formation in Post-Revolutionary Mexico, 1925-1940*, tesis para obtener el grado de doctora en historia, EE.UU., Universidad de Arizona, 1999.

## CIBERGRAFÍA

- \_\_\_\_\_, *Antecedentes de la Reconstrucción y Conservación de Carreteras*, <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/antecedentes/> [04 de noviembre de 2020].
- Booth Rodrigo, *Automóviles y Carreteras. Movilidad, modernización y transformación territorial en Chile, 1913, 1931*, Tesis para obtener el grado de doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2009, <https://repositorio.uc.cl/handle/11534/21428> [05 de septiembre de 2020].
- \_\_\_\_\_, *Cimbra: Revista del Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas*, No. 376, 2007, <https://es.scribd.com/document/360503158/Vias-Carreteras-y-otras-calzadas-Breve-historia-de-las-mismas-2007-revista-376-pdf> [12 de julio de 2020].
- \_\_\_\_\_, *Convención sobre Carretera Panamericana*, [http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/b9ff9\\_OEA CONVENCION PANAMERICANA-1936.pdf](http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/b9ff9_OEA_CONVENCION_PANAMERICANA-1936.pdf) [11 de octubre de 2020].
- Corzo González, Diana, “La conformación de una política exterior mexicana en torno al colorarlo Roosevelt a la Doctrina Monroe, 1904-1906”, en *Secuencia. Nueva Época*,

- No. 48, Instituto Mora, 2000, <http://dx.doi.org/10.18234/secuencia.v0i48.713> [15 de octubre de 2020].
- \_\_\_\_\_, *Daimler wire-wheel car, 1889*, <https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Daimler-wire-wheel-car-1889.xhtml?oid=5921> [18 de julio de 2020].
- \_\_\_\_\_, *Día de las Américas o del Panamericanismo*, <https://www.cndh.org.mx/noticia/dia-de-las-americas-o-del-panamericanismo> [16 de septiembre de 2021].
- Dickinson, Kenet, *Una excursión por México en auto. Guías turísticas, 1925-1940*, California, State Polytechnic University, Abil, 2013, [https://www.academia.edu/35206481/Una\\_excursi%C3%B3n\\_por\\_M%C3%A9xico\\_en\\_auto\\_Gu%C3%ADas\\_tur%C3%ADsticas\\_1925\\_1940](https://www.academia.edu/35206481/Una_excursi%C3%B3n_por_M%C3%A9xico_en_auto_Gu%C3%ADas_tur%C3%ADsticas_1925_1940) [30/12/2020].
- \_\_\_\_\_, *En Oaxaca, AMLO promete terminar carretera inconclusa desde hace 17 años*, <https://www.milenio.com/politica/amlo-asegura-que-los-pueblos-de-oaxaca-son-ejemplo-nacional> [15 de septiembre de 2020].
- Ficek, Rosa, “Imperial routes, national networks and regional projects in the Pan-American Highway, 1884-1977” en *Journal of Transport History*, junio, 2016. [https://www.researchgate.net/publication/304338301\\_Imperial\\_routes\\_national\\_networks\\_and\\_regional\\_projects\\_in\\_the\\_Pan-American\\_Highway\\_1884-1977](https://www.researchgate.net/publication/304338301_Imperial_routes_national_networks_and_regional_projects_in_the_Pan-American_Highway_1884-1977) [05 de septiembre de 2020].
- Freeman, J. Brian, *El despertar del camión de carga en México*, Fairleigh Dickinson University, [https://www.academia.edu/35991312/\\_El\\_despertar\\_del\\_cami%C3%B3n\\_de\\_carga\\_en\\_M%C3%A9xico\\_in\\_Automotores\\_y\\_transporte\\_p%C3%BAblico.\\_Un\\_acerca\\_miento\\_desde\\_los\\_estudios\\_hist%C3%B3ricos\\_Ilse\\_Ang%C3%A9lica\\_%C3%81lvarez\\_Palma\\_ed.\\_El\\_Colegio\\_Mexiquense\\_2017\\_](https://www.academia.edu/35991312/_El_despertar_del_cami%C3%B3n_de_carga_en_M%C3%A9xico_in_Automotores_y_transporte_p%C3%BAblico._Un_acerca_miento_desde_los_estudios_hist%C3%B3ricos_Ilse_Ang%C3%A9lica_%C3%81lvarez_Palma_ed._El_Colegio_Mexiquense_2017_) [15 de noviembre de 2019].
- Fulwider, B. Fenjamin, *Driving the nation: Road transportation and the postrevolutionary Mexican state, 1925-1960*, Washington, Georgetown Univesity, 2009, <https://repository.library.georgetown.edu/bitstream/handle/10822/553123/fulwiderBen.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [10 de enero de 2021].

- Garrido, Asperó María José, “El automovilismo deportivo en México. Sus primeros clubes y competencias (siglo XX), en *Historia Crítica*, Universidad de los Andes, No., 61, 2016, <https://www.redalyc.org/journal/811/81146454007/html/> [14 de septiembre de 2021].
- Gaytán Guzmán, Rosa Isabel, “Las relaciones internacionales de México en el siglo XIX: de la independencia formal a la actualización de la independencia”, en *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, No. 115, enero-abril, 2013, [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:iAhPNA\\_2T60J:www.revistas.unam.mx/index.php/rri/article/download/49026/44085+&cd=2&hl=en&ct=clnk&gl=mx](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:iAhPNA_2T60J:www.revistas.unam.mx/index.php/rri/article/download/49026/44085+&cd=2&hl=en&ct=clnk&gl=mx) [13 de octubre de 2020].
- Gómez Estrada, José Alfredo, “Elite y prácticas políticas. Una aproximación al estudio de la corrupción en México, 1920-1934”, en *Estudios de historia moderna y contemporánea de México*, No. 52, México, julio-diciembre 2016, <http://www.revistas.unam.mx/index.php/ehm/article/view/65776> [07 de septiembre de 2020].
- Gorostiza, Santiago, “El choque del automóvil con la ciudad. Entrevista con Alfonso Sanz” en *Séptimo Programa Marco de la Unión Europea*, 2007-2013, <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4763663.pdf> [07 de julio de 2020].
- Gruel Sáñez, Victor Manuel, “La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos”, en *Estudios Fronterizos*, vol. 18, No. 36, Mexicali, 2017, [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0187-69612017000200126](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-69612017000200126) [29 de noviembre de 2019].
- Gutiérrez, Andrea, “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte” en *Bitácora 21 (2)*, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2012, p. 64, <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076> [07 de julio de 2020].
- Manger, William, *El panamericanismo y las conferencias panamericanas*, Unión Panamericana, EEUU., 194?,

- <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=documentos/10221.1/67085/1/213007.pdf> [16 de octubre de 2020].
- Manrique, Jorge Alberto, “Arte, modernidad y Nacionalismo (1867-1876)”, en *Historia Mexicana*, Vol. 17, No. 2, Octubre-Diciembre, 1967, p. 241, <https://www.jstor.org/stable/25134678?seq=1> [15 de julio de 2020].
- Martinić, B. Mateo, “Los comienzos del transporte mecanizado terrestre en Magallanes (1900-1930)” en *Magallania*, Vol. 37, Chile, 2009, p. 5, [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-22442009000100002](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-22442009000100002) [08 de julio de 2020].
- Millar Valencia, Alejandro, “El infierno de cruzar el Tapón del Dairén, la región más intransitable y peligrosa de América Latina”, en *BBC Mundo*, 2018, <https://www.youtube.com/watch?v=rCXa2gRXlcM> [05 de septiembre de 2020].
- \_\_\_\_\_, *Pan-American Highway*, [https://en.wikipedia.org/wiki/Pan-American\\_Highway](https://en.wikipedia.org/wiki/Pan-American_Highway) [10 de enero de 2021].
- \_\_\_\_\_, *Revolución Mexicana y su Costo Demográfico*, <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/ciencia-y-salud/ciencia/2016/10/21/la-revolucion-mexicana-y-su-costo-demografico#:~:text=El%20m%C3%A1s%20reciente%20de%20los,la%20Revoluci%C3%B3n%20Mexicana%20sigue%20vigente.> [04 de septiembre de 2020].
- Rodríguez Díaz, Erwin, “La relación entre el tiempo largo y el tiempo corto. Un intento por revalorar a un pariente pobre de las Ciencias Sociales: la coyuntura”, en *SciELO*, Estudios Políticos, No. 29, mayo-agosto México, 2013, [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0185-16162013000200008](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-16162013000200008), [3 de julio de 2022].
- Rodríguez Herrejón, Guillermo Fernando, *La introducción del automóvil a Morelia. Análisis sociotécnico*, Primer Concurso: Forjando Historiadores, Archivo Histórico Municipal de Morelia, 2013, [https://www.researchgate.net/publication/337367670\\_La\\_introduccion\\_del\\_automovil\\_a\\_Morelia\\_Analisis\\_sociotecnico](https://www.researchgate.net/publication/337367670_La_introduccion_del_automovil_a_Morelia_Analisis_sociotecnico) [12 de julio de 2020].
- Romero Contreras, A. Tonatiuh , Ávila Ramos Laura, “Mesoamérica: historia y reconsideración del concepto”, en *Ciencia Ergo Sum*, Universidad Autónoma del

- Estado de México, Vol. 6, No. 3, noviembre de 1999.  
<https://www.redalyc.org/pdf/104/10401602.pdf> [15 de septiembre de 2020].
- Schiavon, Jorge, “Sobre contagios y remedios: el New Deal y su impacto sobre la administración cardenista”, en *Iztapalapa. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, No. 52, 2002, p. 354,  
<https://revistaiztapalapa.izt.uam.mx/index.php/izt/article/view/492> [2 de junio de 2022].
- Sotomayor, Teresa Maya, *Estados Unidos y el Panamericanismo: El caso de la I Conferencia Internacional Americana (1889-1890)*, México, El Colegio de México, , 1996,  
<https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/2370> [13 de octubre de 2020].
- \_\_\_\_\_, *The Story of a Legend*, <https://www.nuerburgring.de/fans-info/historie.html>  
[14 de agosto de 2020].
- \_\_\_\_\_, *The Times. History of the war*, London, 1910s,  
<https://fileupload.timesdev.tools/uploads/15e2411ce00aee493b8711ed3f88a7f5-mech.pdf> [09 de julio de 2020].
- Weingroff, Richard F., “A Journey to Better Highways: 100 years of Public Roads” en *Public Roads*, Vol. 82, No. 2, 2018,  
<https://www.fhwa.dot.gov/publications/publicroads/18summer/06.cfm> [05 de septiembre de 2020].
- Yáñez, César, Badia-Miró Marc, “El consumo de automóviles en la América Latina y el Caribe (1902-1920)”, en *El trimestre econ.* Vol. 78, no. 310, Ciudad de México, 2011,  
[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2448-718X2011000200317](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2448-718X2011000200317) [15 de julio de 2020].

## FILMOGRAFÍA

National Geographic HD, *Apocalipsis: La Primera Guerra Mundial*, ep. 1.

## HEMEROGRAFÍA CONTEMPORÁNEA

### ARTÍCULOS PERIÓDICOS

A. G. Alonso, "Mexico City to New York; Engineer Describes First Motor Journey Between Cities Via the New Mexican Highway Car Versus Airplane. Not Recommended now", en *The New York Times*, 23 de Agosto de 1931, sección XX, p. 6

\_\_\_\_\_, "Americans Plan Roads for Mexico", *The New York Times*, 15 de abril de 1930, p. 10.

Francisco Borja Bolado (Director-gerente), *Mapa. Revista de Turismo*, Tomo III, No., 28, México, Mercurio, Julio-1936.

Brenner Anita, "Old Mexico changed by a new highway. The building of the Pan-American Road Disturbs Ancient Customs and Leads the Country Into the Modern Age", en *The New York Times*, 18 de agosto de 1935, sección SM.

\_\_\_\_\_, "El acontecimiento hará época en la historia de nuestras comunicaciones; tanto por la magnificencia de la obra, como por las personalidades que asistirán a este acto", en *El Informador*, 30 de junio de 1936, p.1.

Escorza Rodríguez Daniel, *El automóvil y la fotografía de sus inicios*, Fototeca Nacional, INAH, Cristal Brunido, mayo de 2007.

\_\_\_\_\_, "Hoy es la solemne inauguración oficial de la Carretera a Laredo", en *El Informador*, 30 de junio de 1936, pp. 1-2.

\_\_\_\_\_, "Hoy se Inaugurará el Camino Laredo-México", en *El Nacional*, 1º de julio de 1936, pp. 1-3.

Kenneth Mullin J., "To Open Mexican Link", *The New York Times*, 4 de mayo de 1930, sección XX, p. 12.

\_\_\_\_\_, "La Gran Carretera y su Complemento", *Excélsior*, 1º de junio de 1936, p. 5.

Lask Thomas, "On the Mexican Highway", en *The New York Times*, 8 de diciembre de 1940, sección T, p. 191.

Mcknight J.P., "Joven ingeniero mexicano que casi perdió la vista laborando en la carretera México-Laredo", *Excélsior*, 1º de julio de 1936, sección IV, p. 5.

\_\_\_\_\_, "Mexico announces highway ceremonies". *The New York Times*, 14 de junio de 1936, p. 25.

- \_\_\_\_\_, “Mexico City-Laredo Phone Line”, *The New York Times*, 25 de junio de 1926, sección FINANCIAL, p. 30.
- \_\_\_\_\_, “Mexico employing 18,000 on road work”, *The New York Times*, 27 de abril de 1935.
- \_\_\_\_\_, “México inaugura la más bella y la mejor de sus carreteras”, en Rodrigo de Llano (presidente y director general), *Excélsior. El Periódico de la vida Nacional*, miércoles 1º de julio de 1936, p. 7.
- \_\_\_\_\_, “Mexico opens highway”, *The New York Times*, 13 de mayo de 1931, p. 3.
- \_\_\_\_\_, “Mexico Plans Road Construction”, *The New York Times*, 11 de febrero de 1927.
- \_\_\_\_\_, “More tourist in Mexico” en *The New York Times*, 21 de enero de 1934, sección E, p. 6.
- \_\_\_\_\_, “New Mexican Road Nearly Completed”, *The New York Times*, 10 de mayo de 1936, sección N, p. 8.
- Ristedt E. J., “Mexico’s Good Roads Program”, en *The Military Engineer*, Vol. 22, No. 125, septiembre-octubre, 1930, pp. 459-461.
- Rojas José F., “Un camino que ofrece nuevas posibilidades”, en *Excélsior*, miércoles 1º de julio de 1936, pp. 1, 7.
- \_\_\_\_\_, “The Pan-American Highway in Mexico”, *The New York Times*, 4 de febrero de 1930, p. 7.
- \_\_\_\_\_, “Touring Down to Mexico; The Picturesque New Highway Is Ready For Motorists as Winter Season Opens”, en *The New York Times*, 13 de diciembre de 1936, sección XX, p. 14.
- \_\_\_\_\_, “Vendrá a México el Gobernador de Las Bahamas”, en *El Informador*, 30 de junio de 1936, p.2.
- Wood Edward W., “Motoring in Mexico. Three-Day Trip From Texas to Mexico City Opens Many New Vistas”, en *The New York Times*, 4 de diciembre de 1949, sección XX, p. 24.
- \_\_\_\_\_, “XEW. La voz de La América Latina desde México felicita al gobierno de la República, a la SCOP y a los constructores del camino México-Laredo por la

espléndida obra de ingeniería llevada a cabo”, en *Excélsior*, miércoles 1º de julio de 1936.p. 8.

## REVISTAS

Aguilar Monteverde Alonso, “Bolivarismo y Monroismo”, en *El Panamericanismo. De la Doctrina Monroe a la Doctrina Johnson*, México, Cuadernos Americanos, 1965.

Álvarez Gleason Miguel, “Estudio sobre los Caminos Nacionales”, en *El trimestre económico*, Vol. 6, No. 22, Julio-Septiembre, 1939. p. 258.

Anaya Merchant Luis, “Panamericanismo y negocios binacionales. Transportes, carreteras y servicios turísticos (Estados Unidos de América y México, 1920-1940)”, en *Secuencia*, No. 110, 2021.

Cárdenas Gómez Erika Patricia, “El camino de Acapulco hacia la ciudad de México. Construcción, travesías e implicaciones turísticas”, en *Estudios y Perspectivas en Turismo*, México, Documentos Especiales, Vol. 28, 2019.

Collins Tom, *The legendary Model T Ford*, USA, Krause Publications, 2007.

De Gortari Rebeca, “Educación y conciencia nacional: los ingenieros después de la revolución mexicana” en *Revista Mexicana de Sociología*, núm. 3, vol. 49, México, UNAM, julio-septiembre 1987.

Dickson Kent, *Una excursión por México en auto. Guías turísticas, 1925-1940*, California State Polytechnic University, 25 de abril de 2013.

Ettinger Catherine R., “Mexico by car. The panamerican highway and architecture for tourism”, en *International Journal of Scientific Management and Tourism*, No. 4-2, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

Garza Gustavo, “El carácter metropolitano de la urbanización en México”, en *Estudios Demográficos y Urbanos* 13, Vol. 5, No. 1, enero-abril, 1990.

Graham S., “The end of geography or the explosion of the place? Conceptualizing space, place and information technology” en *Progress in Human Geography*, 22, 2, 1998.

Lange Valdés Carlos, “Dimensiones culturales de la movilidad urbana”, en *Revista invi*, No. 71, Vol. 26, mayo de 2011.



- López de Llergo Rita, “Principales rasgos geográficos de la República Mexicana”, en *Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía*, UNAM, No. 50, 2003.
- Mendoza Vargas Héctor, “El automóvil y los mapas en la integración del territorio mexicano, 1929-1962”, en *Investigaciones Geográficas Boletín del Instituto de Geografía*, No. 88, México, UNAM, 2015.
- Mendoza Vargas Héctor, “La construcción del paisaje mexicano en la revista MAPA, 1934-1940”, en *Revista de Geografía Norte Grande*, No. 68, Instituto de Geografía, UNAM, México, 2006.
- Mercado López Eugenio, “Patrimonio Cultural y turismo en el México posrevolucionario”, en *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, Vol. 14, No. 4, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Meyer Hannes, “El nuevo mundo. The New World”, en *Architekt 1889-1954. Schriften der zwanziger Jahre*, Traducido por Paula Puente, Das Werk, Alemania, 1990.
- Sánchez Ruiz Gerardo G., “La modernidad urbana en México. Fuentes teóricas y prácticas de la primera mitad del siglo XX2”, en *Secuencia*, No. 64 enero-abril, 2006, pp. 81-108.
- Sheller Mimi, “Automotive Emotions: Feeling the Car”, en *Theory Culture & Society*, Octubre de 2004.
- Urry John, “The `System` of Automobility”, en *Theory Culture & Society*, Octubre de 2004.

## **PONENCIAS**

- Manger William F., Uribe Mayra, Elizondo Fernando, 7º Congreso Mexicano de Tarjetas Postales, Monterrey Nuevo León, 2014.