

Investigaciones Geográficas (Mx)
ISSN: 0188-4611
edito@igg.unam.mx
Instituto de Geografía
México

Mendoza Vargas, Héctor
El automóvil y los mapas en la integración del territorio mexicano, 1929-1962
Investigaciones Geográficas (Mx), núm. 88, 2015, pp. 91-108
Instituto de Geografía
Distrito Federal, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=56943187008>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

El automóvil y los mapas en la integración del territorio mexicano, 1929-1962

Recibido: 4 de julio de 2014. Aceptado en versión final: 2 de octubre de 2014.

Héctor Mendoza Vargas*

Resumen. Este artículo examina una nueva geografía social abierta por el uso del automóvil y los mapas a través del territorio mexicano por medio de una triada conceptual que otorga una renovada perspectiva cultural a la geografía mexicana, a saber: el territorio de la circulación, el territorio visual y el territorio de la experiencia. El primero presenta dos variables de análisis: la difusión del automóvil con una perspectiva latinoamericana y los mapas de carreteras del país, entre 1929 y 1962, como promotores de un estilo de viaje y, a la vez, de otra vertiente del nacionalismo mexicano; el segundo examina la representación del paisaje a través de algunas guías de viaje que convirtieron lo lejano

y desconocido en familiar y deseable y, el tercero y último, presenta la experiencia de algunos viajeros ante la expansión del horizonte a través del automóvil y el asombro que causaba la variedad de paisajes, en las tres principales carreteras abiertas del país: la del Pacífico, la del norte y la del Occidente. Esta perspectiva sobre la difusión del automóvil y el lugar de los mapas se integraron a los procesos de homogeneización e integración del territorio durante el siglo XX mexicano.

Palabras clave: Automóvil, mapas, territorio, guías de viaje, México.

The automobile and maps in the integration of the Mexican territory, 1929-1962

Abstract. This article examines a new social geography opened by the use of the automobile and maps in the Mexican territory between 1929 and 1962. In this temporary scenery, the construction of roads during a considerable span of the 20th Century has been identified as part of the modernization plan of the revolutionary governments of Mexico. This infrastructure furnished the opportunity of getting to know the wide variety of landscapes of the country as never before. A set of new traveling experiences was offered to the middle class at the same time that such diversity of Mexican landscapes caused different emotions through the “pleasure”

of personally contemplating the rivers, mountains, trees, vegetation, the sea, the hamlets, towns or cities.

A central element of this perspective was occupied by the automobile; its presence in Mexico meant a cultural novelty with deep effects and changes in the Mexican society of the 20th Century. The new technological element worked as a new mechanism that started circulating by the roads to observe the landscape. Because of this, we propose the application of three key concepts of space analysis: the circulation territory, the visual territory and the experience territory. Each one of them represents the many sides of the

* Departamento de Geografía Social, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad Universitaria, 04510, Coyoacán, México. E-mail: hvargas@unam.mx

Cómo citar:

Mendoza V., H. (2015), “El automóvil y los mapas en la integración del territorio mexicano, 1929-1962”, *Investigaciones Geográficas, Boletín*, núm. 88, Instituto de Geografía, UNAM, México, pp. 91-108, dx.doi.org/10.14350/rig.48448.

landscape as one study object, and of geography interest, as described below.

The territory of circulation came about when the railroads decline started in the twenties and consolidated in the sixties of the past century. That is why in this section we first place a comparative perspective of the motorization levels through the number of inhabitants per automobile in several Latin-American countries having available ordered historical statistics on the matter. Results show a long construction of the automobile culture in this geographic region; construction that incorporated new communication and evolution forms of social groups. This set of elements was later related with the construction of roads and the cartographic production. In the first case, Mexico took important steps to pass from ten thousand kilometers to almost sixty thousand in the study period. This evolution, between 1929 and 1962, was registered, in the second case, in a series of maps showing paved roads and the national scale. The set of maps registered the evolution of the country roads and broadened the conventional or domestic freedom of transit to adventure beyond the Mexican capital and immerse in the landscapes around the country's three main roads.

In the following section, the visual territory was examined. This concept leads to inquire about the representation of the landscape in some guides for motorists published in Mexico between the twenties and sixties of the past century. Attention is focused, in this point, in the maps, the photographs and texts in the pages of these consultation materials that, as cultural products, have the capacity of changing what is far away and unknown of the landscape

in familiar and desirable among a middle class public that was getting deeper into that territory. In this section, two points are remarkable: first the preference shown towards the Valley of Mexico in the guides selected, making it the first option before the travelers sight, that is, to know the closes landscape thus transforming this region in the "nation's visual emblem". On the other hand, in each studied guide, the car's departure was placed in the central gate of the National Palace, where the National Roads Commission fixed the starting point of all the roads constructed in Mexico. Thus the center was set in the ancient Vice-royal building associating this historical site with the geographical origin of the country. This cultural reference was established as the place of national identity and the automobile as the icon of mobility disseminating modernity through Mexico.

In the last section, the territory of experience was presented. Through it, the impressions of some travelers were identified as part of the traveling experience, the expanding horizon and the new visual experiences arising from a variety of landscapes crossed by the automobile, in the mountains, and towns of destination after hours of driving. For this part, traveler's testimonies have been selected that originating in Mexico City, enjoyed and appreciate the landscapes in the three main open roads of the country: the Pacific one, and the North, and West ones. This perspective of granting more attention to the automobile and the maps is integrated to the processes of homogenization and integration of the territory in the Mexican 20th Century.

Key words: Automobile, maps, territory, travel guides, Mexico.

INTRODUCCIÓN

Entre 1929 y 1962 se sucedieron los cambios más importantes con la presencia del automóvil en el espacio mexicano. Este periodo de tiempo comprende, por un lado, el declive de los ferrocarriles en los años veinte (Guajardo, 2010) y, en el otro lado, la consolidación del sistema carretero en los años sesenta del siglo pasado, no solo como una novedad constructiva, sino también como una nueva forma de movilidad,¹ una motorización diferente y la producción de una malla técnica que atravesaba el relieve mexicano para llegar más lejos y familiarizarse, gradual y uniformemente, con la variedad y vastedad del territorio y las fronteras. Una época,

también, cuando el "caballo metálico", como se denominó al automóvil, se convirtió en el símbolo "por excelencia de lo moderno", porque anunciable una gran transformación y ganaba un lugar definitivo en los procesos económicos y civilizadores del mundo (Giucci, 2007:84).

Este trabajo integra una perspectiva que, a manera de tríada conceptual, se adentra en la construcción de los caminos, la representación del paisaje y la experiencia del viaje en automóvil. Este trabajo, por tanto, se integra de tres apartados. La primera parte centra la atención en el territorio de la circulación, es decir, el espacio de los coches, para esto, se sitúa una perspectiva comparativa latinoamericana sobre la cantidad de automóviles y su evolución. Ahí mismo se presentan algunos mapas oficiales, entre 1929 y 1962, con los nuevos caminos mexicanos asociados a la nueva movilidad y la práctica social del viaje; continúa el apartado del territorio visual, centrado en la representación del paisaje que anuncian algunas guías de viaje

¹ Guajardo (2011) señala la ausencia de una historiografía formal sobre este tema para México, aunque últimamente nuevos intereses llaman la atención, más allá del ferrocarril, como los nuevos medios de transporte, las aglomeraciones urbanas, las infraestructuras y los puertos.

de la época a través de los mapas y las fotografías y, al final, el territorio de la experiencia, es decir, las impresiones sobre los paisajes a partir de las perspectivas abiertas por el automóvil. Esta tríada conceptual integra una perspectiva de análisis geográfico sobre la territorialidad mexicana, como parte de los procesos de homogeneización e integración del territorio mexicano a mediados del siglo XX.²

EL TERRITORIO DE LA CIRCULACIÓN: LOS AUTOMÓVILES Y LOS MAPAS MEXICANOS, 1929-1962

La difusión del automóvil en América Latina fue un desafío ante la “inestabilidad política y económica” de la región y, sobre todo, ante la carencia de caminos para estos automotores a inicios del siglo XX (*Ibid.*:50). Para examinar la situación del automóvil en esta región geográfica, se sitúa primeramente en este apartado una perspectiva comparativa del nivel de motorización a través del número de habitantes por automóvil (Mitchell, 2007). De acuerdo con las estadísticas históricas disponibles, en la Tabla 1 se ordenó la evolución de este indicador que inició en 1930, cuando Argentina contó con más coches de la región (Piglia, 2011) y luego Chile. Atrás, Brasil y México ocuparon la tercera y cuarta posición, respectivamente, mientras que Colombia el quinto lugar. La estabilidad caracterizó, en los siguientes dos decenios, la difusión en Argentina y Chile, mientras que los demás países experimentaron una variada situación de cambios sociales. En los años sesenta, Argentina llegaba con una larga estabilidad en la adquisición de los automóviles.

² En el estudio de estos procesos territoriales, desde la geografía y para el siglo XIX, se han posicionado las experiencias de México y España (Mendoza *et al.*, 2002) y de México y Brasil (Ribera *et al.*, 2007) con tres perspectivas: la primera, centrada en el reconocimiento e integración de extensas y diversas partes del espacio geográfico de cada país, a la vez que en la creación de una imagen del territorio identificada con una conciencia nacional; la segunda, a través de las ciudades y su papel en la articulación y el control de los territorios nacionales y, finalmente, por medio de la ideología y la integración política, es decir, la construcción del Estado moderno a través de ideas y proyectos políticos, administrativos y educativos.

Tabla 1. Número de habitantes por automóvil, 1930-1960

País	1930	1940	1950	1960
Argentina	35	46	53	44
Brasil	282	364	259	92
Colombia	892	512	373	194
Chile	157	154	155	127
México	294	209	149	72

Fuente: Mitchell, 2007.

La situación cambió rápidamente para México que pasó a ocupar el segundo lugar entre los países latinoamericanos y con Brasil, que mantuvo la tercera posición todo el tiempo, experimentó una acelerada difusión entre 1950 y 1960. Por su parte, Chile padeció de cierto estancamiento en dicho periodo, ocupó el cuarto lugar y, a pesar del dinamismo en el comercio automotor, Colombia permaneció en la misma posición final.

Lo anterior refleja una larga construcción de la cultura del automóvil de América Latina, que incorporaba nuevas formas de comunicación, de identificación y de evolución de los grupos sociales en esta región (Camarena, 1990). También se estableció, en este periodo de tiempo, el lugar del automóvil en los procesos de transformación e integración del territorio nacional (Ballent, 2005). Este conjunto de elementos se relacionan, a continuación, con la construcción de caminos y la experiencia mexicana de una producción cartográfica.

Para la nueva élite mexicana instalada en el poder político, una vez terminado el movimiento revolucionario,³ la construcción de caminos

³ En su primera etapa, de 1894 a 1910, el automóvil representó una nueva “figura” de lujo para la burguesía de la Ciudad de México (Rojas, 2008:18). En este entorno urbano privilegiado por el Porfiriato, una élite social de políticos y empresarios (nacionales y extranjeros) se interesó por la motorización de sus vidas y la adopción de estilos de consumo, ostentoso y dependiente de una tecnología de la industria automotriz del exterior (Giucci, 2007:72). La inicial movilidad, privada y urbana, se diversificó durante la Revolución Mexicana (1910-1917), además de los fines militares, los automotores se comenzaron a utilizar para “la persecución de los maleantes en la Ciudad de México y la Cruz Roja” (Jáuregui, 2004:126).

significó un desafío y una parte del programa modernizador. En este contexto de cambios, la creación, el 20 de marzo de 1925, de la Comisión Nacional de Caminos (CNC) representó una ruptura con la larga tradición del ferrocarril (*Documentos*, 1964:12; García, 1992:33-34, Salinas, 1994:73; Jáuregui, 2004:127). De esta manera se respondía a una incipiente motorización en los ámbitos urbanos, en contraste con el mundo rural y, como resultado, se promovió tanto la modernización a través de las recientes carreteras, como la cultura tradicional mexicana (Freeman, 2013). En 1927 se propusieron los primeros diez mil kilómetros de carreteras nacionales, así como el tipo de pavimento según el volumen del tráfico y la naturaleza del terreno (*Documentos*, 1964:29). Sin embargo, tal longitud se alcanzó una vez superados los problemas de la formación de personal técnico,⁴ de la adquisición de la maquinaria de construcción y del financiamiento de los proyectos, por ejemplo, de la Ciudad de México a Nuevo Laredo (Secretaría, 1936) y a Guadalajara (Secretaría, 1939).

Con ciertas semejanzas, tanto González (1990), como García (1992), señalaron una periodización en el tema. Los años de 1925 a 1936 se caracterizaron por el “descubrimiento de las autopistas” (García, 1992:39-45) y su posición estratégica para el gobierno, el surgimiento del impuesto a la gasolina y al tabaco, al igual que los acuerdos entre el gobierno federal y los estados, para la construcción y mantenimiento de carreteras; el aumento de la demanda de coches, así como el incremento considerable del turismo procedente de los Estados Unidos (Freeman, 2012). Los siguientes años, de 1936 a 1950, se centraron en la “integración de la red” (García, 1992:49-58). La época de los caminos como instrumentos de la defensa, de acuerdo con el contexto bélico mundial y, por tanto, la aceleración de la unión con los Estados Unidos y la construcción de la carretera Panamericana (Cortés, 1937). La red alcanzó los 22 000 kilómetros de longitud y una mayor penetración a escalas locales.

⁴ Sobre la construcción de una burocracia técnica de ingenieros y su actuación en las obras públicas, en las posiciones de control y la relación profesional con el Estado argentino, véase a Ballent, 2008.

En 1950 se consiguió la apertura de la carretera de Ciudad Juárez a Guatemala (García, 1992:58). Más adelante, entre 1950 y 1964, los llamados “años de la expansión” (*Ibid.*:61-68) los caminos consiguieron una mayor vinculación entre las partes del territorio; además, una nueva oficina: la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, la intensa construcción y el uso de tecnologías como las fotografías aéreas y la fotogrametría ampliaron las carreteras hasta los 57 000 kilómetros (*Dirección*, 1952).

Asociado a este kilometraje y a la acelerada difusión del automóvil, como se ha visto antes, se ha identificado el surgimiento de una nueva cartografía a escala nacional. Para los fines de este trabajo, formaba el territorio de la circulación. Los mapas de caminos, como señaló Akerman, se convirtieron en un recurso indispensable del viaje, que combinaba el consumo de los servicios, el patriotismo, la responsabilidad familiar y otros valores positivos en los Estados Unidos (Akerman, 2002). De manera similar, los mapas oficiales de caminos, entre 1929 y 1962, se instalaron en el emergente espíritu del nacionalismo mexicano (Tabla 2). Los primeros mapas, de 1929 y 1930, pertenecieron al arranque de la construcción de los caminos pavimentados con una limitada extensión, el inicio de una estructura productiva y social de México y una transición de los mercados locales, aún no integrados. El mapa de 1934, en cambio, marcó una inflexión o transformación territorial del país, con los primeros caminos nacionales tanto hacia el Pacífico, el occidente y la frontera norte (Figura 1), que favorecieron el nuevo intercambio comercial, las exportaciones de materias primas y los productos del agro a los Estados Unidos, al igual que los inicios de una industrialización (González, 1990:50). Los mapas de 1941 y 1962, registraron un periodo consolidado y de crecimiento sostenido de los caminos pavimentados al servicio del mercado interno y de la concentración industrial en la capital mexicana. La impresión masiva de estos mapas, en estos años, promovió la larga construcción de una cultura del viaje como una empresa geográfica asociada a la difusión del automóvil y su uso popular entre la clase media.

Estos mapas resumieron las decisiones de los técnicos en la construcción de una red vial,

Tabla 2. El territorio de la circulación: los mapas oficiales, 1929-1962

Nombre del mapa:	Año:	Escala:	Leyenda (1)	Caminos principales o nacionales (2)
Carta general de comunicaciones de los Estados Unidos Mexicanos	1929	1:4 000 000	Caminos pavimentados	De la Ciudad de México a Pachuca De la Ciudad de México a Puebla De la Ciudad de México a Cuernavaca De la Ciudad de México a Toluca De Monterrey a Nuevo Laredo De Mérida a Progreso
Carta de caminos carreteros de los Estados Unidos Mexicanos	1930	Escala gráfica	Caminos pavimentados	De la Ciudad de México a Pachuca, a Sayula, a Zimapán y a Jacala De la Ciudad de México a Puebla, a Apizaco y a Tlaxcala De la Ciudad de México a Puebla, a Tepeaca y a Tehuacán De la Ciudad de México a Cuernavaca De la Ciudad de México a Toluca
Principales caminos para automóvil en la República Mexicana	1934	Escala gráfica	[Caminos] Petrolizado[s] (terminado)	De la Ciudad de México a Nuevo Laredo De la Ciudad de México a Monterrey, a Saltillo, a Arteaga De la Ciudad de México a Toluca y a Morelia De la Ciudad de México a Tehuacán, a Orizaba y a Córdoba De la Ciudad de México a Iguala y a Acapulco
Carta general de Comunicaciones de los Estados Unidos Mexicanos	1941	1:5 000 000	Caminos petrolizados	De la Ciudad de México a Guadalajara, a Jalostotitlán, a Tequila y a Navidad De la Ciudad de México a Morelia, a León y a Guanajuato De la Ciudad de México a Córdoba y a Veracruz De la Ciudad de México a Xalapa y a Veracruz De la Ciudad de México a Ciudad Victoria, a Monterrey y a Nuevo Laredo De la Ciudad de México a Matlapa, a Ciudad del Maíz y a San Luis Potosí De la Ciudad de México a Oaxaca De Pachuca a Tuxpan y a Tampico De Villahermosa a Tlapa De Arriaga a Tuxtla y a Comitán De Mérida a Progreso, a Uxmal, a Chichen Itzá De Bolonchenticul [Bolonchen] a Hopenchen De Tijuana a Ensenada y a San Felipe De Guaymas a Hermosillo y a Nogales De Nacozari a Aguaprieta De Aguascalientes a Calvillo, a Rincón de Ramos y a Ojuelos De Zacatecas a Sombrerete, a Concepción del Oro y a Estancia; a Víboras y a Jalpan

Tabla 2. Continuación

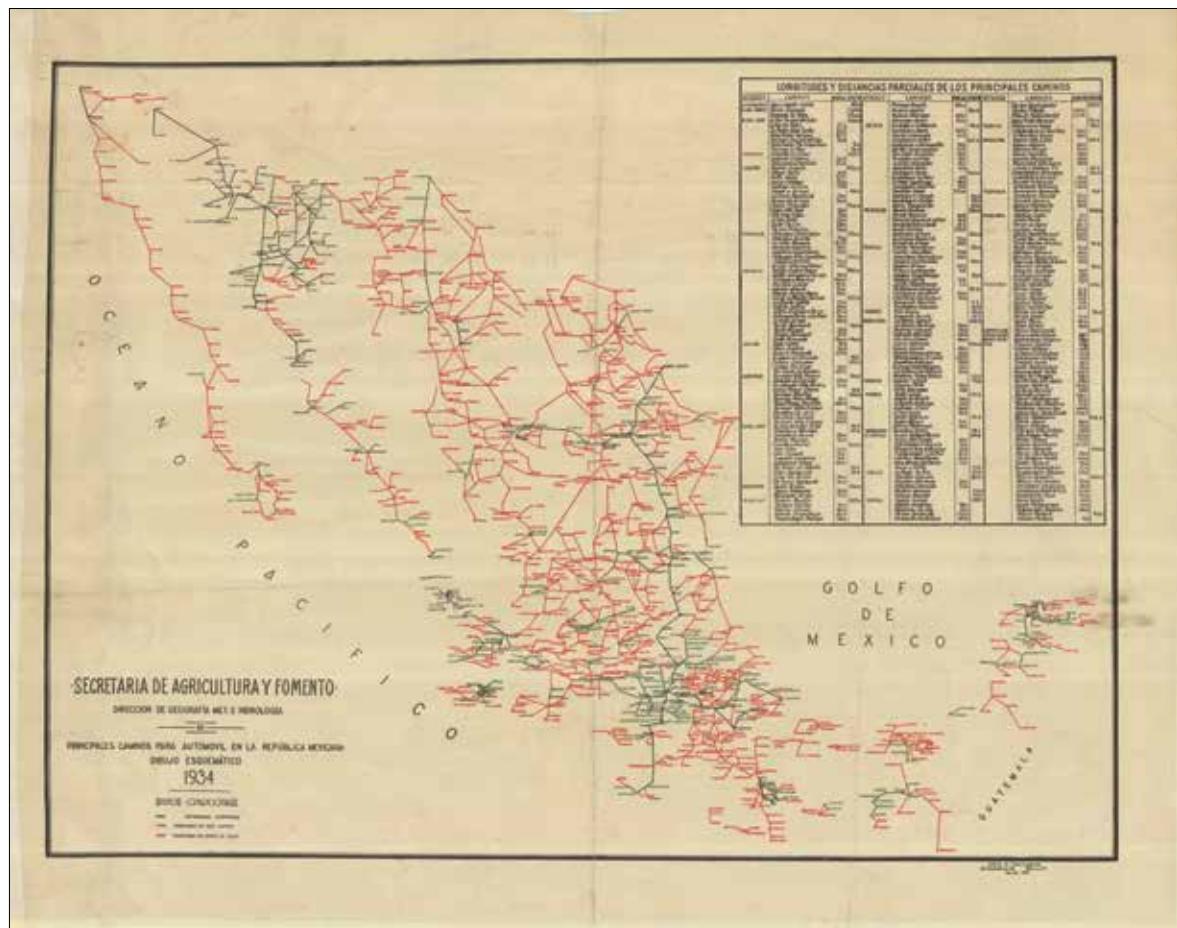
Nombre del mapa:	Año:	Escala:	Leyenda (1)	Caminos principales o nacionales (2)
Carta de Carreteras de la República Mexicana	1962	1:3 500 000	Carreteras [fедерales] pavimentadas	<p>De la Ciudad de México a Toluca, a Morelia, a Guadalajara, a Tepic, a Mazatlán, a Culiacán, a Ciudad Obregón, a Hermosillo y a Nogales; a San Luis Río Colorado, a Mexicali, a Tijuana y a Ensenada</p> <p>De la Ciudad de México a Morelia, a León, a Aguascalientes, a Zacatecas, a Durango, a Gómez Palacio, a Jiménez, a Chihuahua y a Ciudad Juárez</p> <p>De la Ciudad de México a Querétaro, a San Luis Potosí, a Saltillo, a Monclova, a Sabinas y a Piedras Negras</p> <p>De la Ciudad de México a Pachuca, a Ciudad Victoria, a Linares, a Montemorelos, a Monterrey y a Nuevo Laredo; a Mier, a Reynosa y a Matamoros</p> <p>De la Ciudad de México a Pachuca, a Tuxpan y a Tampico</p> <p>De la Ciudad de México a Puebla, a Xalapa y a Veracruz; a Tehuacán, a Córdoba y a Veracruz; a Acayucan, a La Ventosa, a Tehuantepec y a Salina Cruz</p> <p>De la Ciudad de México a Coatzacoalcos, a Villahermosa, a Campeche a Mérida y a Puerto Juárez; a Peto</p> <p>De la Ciudad de México a Puebla, a Izúcar, a Oaxaca y a Puerto Ángel</p>

(1) No se han considerado los caminos de 2^a clase: transitables en todo tiempo y 3^a clase: intransitables en tiempo de lluvia porque representaban distancias parciales de los caminos principales. Tampoco los caminos de herradura. (2) Los caminos pavimentados, o de 1^a clase, atravesaban varios estados (Secretaría, 1934). Fuente: Secretaría, 1929, Comisión, 1930, Secretaría, 1934, 1941 y 1962.

moderna y productiva, que transformaba los espacios en territorios. Sin embargo, no solamente representaron la acción estatal, a la vez, formaron un dispositivo cultural para la orientación del comportamiento social hacia los “lugares dignos de visitarse” en automóvil (Schlögel, 2007:110). Cada edición cartográfica contaba con datos actualizados del kilometraje y los servicios a lo largo de las rutas. Los mapas guiaron un nuevo estilo de movilidad, al abrir nuevas relaciones de los viajeros con lo que Anahí Ballent identificó como los “escenarios de emociones y pasiones colectivas” (Ballent, 2005:135).

Los viajeros ampliaron la libertad de tránsito convencional o doméstico y salieron de la capital

mexicana. Con los mapas en las manos, se enfrentaron a nuevos horizontes y a la aventura del territorio de la circulación. Estos mapas ocuparon su lugar dentro de las formas de integración social de esos años y de la nueva movilidad (Camarena, 1990:47). A la vez, que la idea del progreso económico reflejado en las hojas. La larga y sostenida política pública para la construcción de los caminos orientaba una profunda transformación del territorio y la invención de un nuevo espacio, nacional e integral, en los mapas oficiales. Nuevas y diferentes relaciones sociales con el territorio se establecieron con la amplia red vial y dieron lugar al surgimiento del territorio visual, motivo del siguiente apartado.



Fuente: MMOyB.

Figura 1. Mapa de los caminos para automóvil de la República Mexicana, 1934.

EL TERRITORIO VISUAL: LA REPRESENTACIÓN DEL PAISAJE EN LAS GUÍAS

En el contexto del territorio visual,⁵ este apartado examina la representación del paisaje en las guías de las tres principales rutas abiertas desde la Ciudad de México, a saber: la del Pacífico, la de la frontera

norte⁶ y la del occidente. La construcción de dichos caminos facilitó el desplazamiento en automóvil de miles de viajeros, lo que generó "nuevas experiencias visuales" y la "construcción de una serie de imágenes sobre el territorio nacional" (Booth, 2008:2). Tal experiencia causaba una variedad de emociones, como se ha indicado antes, a través del "placer de contemplar" con la mirada los ríos, las montañas, los árboles, el mar, los caseríos, los pueblos o las ciudades (Maderuelo, 2005:38).

⁵ El territorio visual, una expresión que proviene de Estrella de Diego, es lo que "espera encontrar" o "ver en persona" el visitante, según "le dijeron la propaganda, los folletos, el amigo, el blog". La mirada cambia y lo que espera ver con sus propios ojos son los paisajes, los museos, los monumentos, los productos y hasta los personajes "típicos" que modifican la noción del mundo (Diego, 2014:11).

⁶ La construcción de la carretera hacia la frontera sur, terminada en 1962, continuaba de la Ciudad de México hacia Puebla, Tepeaca, Oaxaca, Totolapan, Tequisistlán, Tehuantepec, Aurora y Tapachula.

La primera de las tres rutas a cargo de la CNC se abrió el 11 de noviembre de 1927 hacia el puerto de Acapulco (Bassols, 1959; Chias, 1990:73; García, 1992:41; Valenzuela, 2008:31-77). Con el acuerdo de los directivos de la CNC se publicó al año siguiente la *Guía histórica y descriptiva de la carretera México – Acapulco* del tapatío José R. Benítez, escrita “desde el placentero recuerdo de las cosas vistas” (Benítez, 1928:7).⁷ A lo largo de la ruta las iglesias recibieron la mayor atención del paisaje y su presencia quedó asociada a la vida de la carretera. Los viajeros podían apreciarlas a la distancia o bien elegir con anticipación la visita con la información de la guía, como su arquitectura, el año de su fundación o el patrono, acompañadas de fotografías en blanco y negro del propio autor.⁸ Solamente una fotografía mostraba el primer coche, en 1922, a su llegada a Taxco (*Ibid.*:105). Las demás correspondieron al pasado colonial: los 24 edificios entre capillas, iglesias y catedrales integraron el catálogo cultural del trayecto, a manera de espacio abierto a la experiencia. El espacio vivido se ampliaba entre los habitantes de la capital mexicana, con la incorporación de estos atractivos de una manera activa, al mismo tiempo, la carretera impulsaba el

⁷ Esta guía, al inicio, informaba las entidades políticas que atravesaba el moderno camino y la longitud: el Distrito Federal con 52 kilómetros, Morelos con otros 78 y Guerrero con otros 328 kilómetros; además señalaba las formas del relieve que atravesaban los coches y añadía el significado del nombre geográfico; al final, ordenaba la información técnica para el automovilista como las distancias parciales a lo largo de la ruta, la existencia de agua, la de gasolina y la de lubricantes, en una tabla ordenaba una lista de los lugares de la ruta y, en columnas, desde el kilómetro 0 hasta el 458, los elementos geográficos como los habitantes de acuerdo con el censo de 1921, advertencias, cruces y entronques con otros caminos, cuestas, puertos de altura, cerros y puentes sobre ríos o el uso del chalán, por ejemplo sobre el río de Las Balsas. En el caso de las áreas urbanas, como Taxco, Chilpancingo y Acapulco se avisaba que había fondas y hoteles. Encartado a la guía, al final del volumen, hay un mapa alargado de la carretera desde la capital mexicana hasta el puerto, con las localidades principales, los pueblos cercanos a la carretera y la división política atravesada por la ruta.

⁸ Sobre las imágenes como elementos activos en la construcción del conocimiento del pasado y el grado de relevancia que reciben en la divulgación de los conocimientos, véase: Mansilla, 2005 y Santillán, 2010.

largo proceso de integración territorial de este puerto del Pacífico. Los rasgos naturales como los ríos, valles y cuencas no recibieron la misma relevancia en la guía: la cantidad de fotografías es menor, aunque no por eso dejaron de llamar la atención del viajero, por ejemplo, la interminable cañada de Acahuizotla se consideró “la parte más pintoresca de toda la ruta” (*Ibid.*:157-159). El viaje terminaba en el húmedo y cálido paisaje tropical, frente a la bahía de Acapulco, fatigado, el automovilista quedaba asombrado de la espléndida panorámica de “tonos opalinos de mar y cielo” (*Ibid.*:166).

La segunda de las carreteras abiertas por la CNC se dirigió a la frontera norte, como primer tramo del Sistema Panamericano de Carreteras.⁹ La ruta norteña, inaugurada oficialmente el 1 de julio de 1936, se consideró estratégica para el mercado interno, la producción industrial y el intercambio comercial por la aduana de Nuevo Laredo (González, 1990:53; Chias, 1990:73; García, 1992:45). Sin embargo, la apertura de dicho camino combinó con otros dos intereses de no menor importancia. Por un lado, “el creciente interés de viajar a México en automóvil” por parte de la clase media estadounidense interesada por la exploración de los caminos, las ruinas arqueológicas o los sitios de arquitectura colonial del país vecino (Freeman, 2012:88),¹⁰ por el otro, la invitación a los automovilistas mexicanos para recorrer la larga ruta, de 1 228 kilómetros de longitud y que comunicaba a la Ciudad de México con Pachuca, Ciudad Victoria, Monterrey y Nuevo Laredo (*Comisión*, 1931:129).

⁹ La carretera Panamericana es una red territorial que atraviesa quince países desde Alaska hasta Argentina, Brasil y Chile, se propuso desde 1923 como elemento de integración y desarrollo económico. El kilómetro 0 de esta carretera se fijó, en la Ciudad de México, en la esquina de la Calzada Vallejo con Río Consulado y Av. Tenoxtitlán. A lo largo del camino se construyeron 168 puentes modernos, considerados “obras de arte” por los constructores (Secretaría, 1936:89-101).

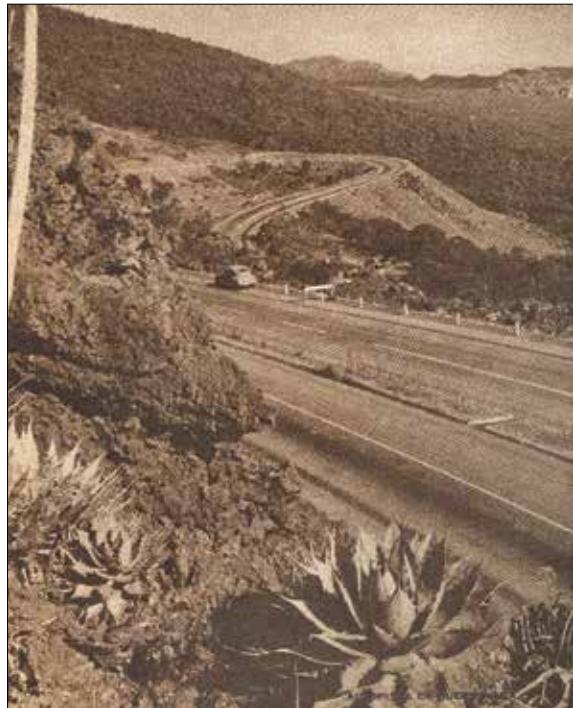
¹⁰ Freeman señaló que en 1934 el número de turistas extranjeros a México fue de 68 949, de los cuales 58.2% llegaron en automóvil y para 1939 las cifras aumentaron a 139 010 turistas, de los cuales 86.1% llegaron en coche. Sobre los viajes de los estadounidenses en automóvil a México y las guías de viaje publicadas en inglés para este grupo, entre 1900 y 1940, véase a Freeman, 2012.

Una de las guías que posicionaron la importancia de esta ruta en sus páginas fue *Caminos de México*, publicada por la Compañía Hulera Euzkadi,¹¹ con la colaboración de la Asociación Mexicana Automovilística¹² (*Caminos*, 1954). La guía alcanzó hasta 1964 seis ediciones.¹³ En cada edición se actualizaron y aumentaron los contenidos, por ejemplo, en la de 1960 (quinta edición) se añadió una sección de las “Principales ruinas arqueológicas” (63 sitios) y otra de “Sitios importantes por sus monumentos de arte colonial y moderno” (119 sitios), además de otros diez lugares de arte colonial en la Ciudad de México y, del siglo XX, se incluyó a la Ciudad Universitaria. Entre los mapas de los caminos principales, esta edición insertaba una cuidadosa selección de fotografías. De Arno Brehme se incluyeron las fotografías del paisaje árido de la Huasteca y el imponente salto de Juanacatlán. Así como las fotografías del autobús en la autopista de Querétaro, el coche en la de Cuernavaca y en la de Milpa Alta, a colores (Figuras 2 y 3). El automóvil al lado del acueducto de Querétaro y junto a la catedral de Guadalajara y de Chihuahua, y en

¹¹ Empresa nacida el 22 de enero de 1936 tras la fusión con B. F. Goodrich, abrió su primera planta en 1931 en la Ciudad de México y luego otra en Guadalajara, donde se produjo una variedad de llantas para el cada vez más grande mercado nacional y que, hasta este año, era abastecido por empresas extranjeras como B. F. Goodrich, General Tire, Firestone y Michelin.

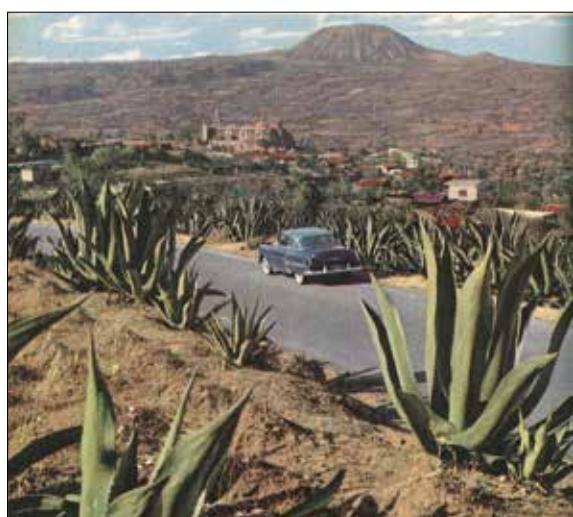
¹² La Asociación Mexicana Automovilística se fundó en 1932 para facilitar los trámites aduanales de ingreso en automóvil por Nuevo Laredo y la expedición de licencias de manejo, poco antes, en abril de 1930, se fundó la Asociación Nacional Automovilística con la finalidad de promover los viajes en automóvil para conocer el paisaje, la historia y la cultura de México (Salinas, 1994:143).

¹³ Ramón Alcorta Guerrero y Clicerio Cardoso Eguiluz ordenaron la información de la guía en la oficina de estudios geográficos especiales de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, primero los “datos geográficos y estadísticos” del país, seguidos de una tabla con la “superficie y población de las entidades” y las “disposiciones sobre el tránsito en las carreteras nacionales”. Más adelante, se anotaron las distancias parciales en kilómetros e información de los límites interestatales, cruceros, cuestas, puentes, ríos y arroyos, volcanes y su altura, al igual que zonas industriales, aeropuertos y casetas aduaneras, al final, se incluyeron los mapas, el índice alfabetico, la lista de hoteles y otros datos técnicos de utilidad para el conductor.



Fuente: *Caminos*, 1960:187.

Figura 2. El coche y la curva de la autopista a Cuernavaca.



Fuente: *Caminos*, 1960: frente a la página 201.

Figura 3. El maguey, el coche, el convento y el volcán (Teuhtli).

la plaza de Bellas Artes de la Ciudad de México, a colores.¹⁴ ¿Cuál era la finalidad de estas fotografías? Con su incorporación transmitieron una visión del patrimonio cultural al alcance del automóvil y la combinación de un pasado con el presente. Las de Juan Rulfo, por su parte, se centraron en la arquitectura,¹⁵ por ejemplo, del convento franciscano de Huejotzingo y de Tepeaca, ambos, del siglo XVI, de Tapalpa¹⁶ y del barroco de Lagos de Moreno y del majestuoso de Tonanzintla, ambos del siglo XVIII. Sobre las espléndidas decoraciones en los edificios de Mitla y las sombras en la puerta de Santo Domingo, en Puebla (*Caminos*, 1960:10).

Los “Itinerarios” ocuparon la mayor extensión de esta guía, 21 en total representados en 36 mapas, primeramente, dentro del Valle de México.¹⁷ Esta preferencia, como primera opción en la mirada de los viajeros, continuaba la significación otorgada por José María Velasco (1840-1912) en su práctica del paisajismo a esta región como “el emblema que representara a la nación en tu totalidad” (Ramírez, 2001:283). Siguieron las grandes rutas en las páginas de la guía, siempre, a partir de la Ciudad

de México.¹⁸ La segunda en importancia, de la Ciudad de México a Nuevo Laredo, sintetizaba la modernización del país, a la vez que la construcción de nuevas formas de entendimiento con los Estados Unidos (Secretaría, 1936).¹⁹ El automovilista experimentaba una variedad de temperaturas y humedad a lo largo del trayecto. Esta carretera contaba con una diversidad de paisajes, desde los más remotos orígenes prehispánicos (Teotihuacán, La Quemada, Tamuín y Tamazunchale), los del mundo colonial (Villa de Guadalupe, Ecatepec, Acolman, Ixmiquilpan, Ciudad Valles, Ciudad Victoria, Linares, Montemorelos, Monterrey y Nuevo Laredo) y los modernos e industriales (Cerro Gordo, Zona Industrial, Ciudad Mante, Monterrey y Sabinas).

La tercera ruta diseñada, la de occidente o también llamada del Pacífico, llegaría hasta Nogales desde la Ciudad de México, con una extensión de 2 564 kilómetros de longitud. En *La Ruta de Occidente*, el historiador belga Pablo C. de Gante ofreció una guía para adentrarse con el coche en el primer tramo de este territorio visual, abierto a mediados de 1937, desde la capital mexicana con rumbo a Toluca y Morelia.²⁰ En las páginas de la guía, el automovilista disponía de información de los rasgos físicos, climáticos e históricos de los primeros 300 kilómetros, de quince mapas con las localidades que atravesaban la ruta y, al final, de

¹⁴ Crang sugiere examinar las fotografías desde la práctica de su producción (Crang, 1999:244). Bajo este criterio, por ejemplo, las de Arno Brehme proceden tanto de sus estudios de fotografía en Alemania, como de la experiencia al lado de su padre, Hugo Brehme, por los más variados y alejados paisajes de México.

¹⁵ Rulfo, al llegar a la Ciudad de México, entró a trabajar en Goodrich Euzkadi en 1947 y, hasta 1952, fue vendedor de llantas, lo que le permitió “moverse por varias regiones del país, manejando un coche de la Compañía” (Vital, 2004:117). De esos años proviene la serie paisajista de la fotografía de Rulfo con una cuidadosa composición, el uso del objetivo y la naturaleza como tema central (González, 2006).

¹⁶ ¿Por qué se incluyó esta imagen? No hay una descripción en la guía de sus atributos. Con esto, Rulfo llamaba la atención del viajero que, en coche, podía recorrer los poco más de 100 kilómetros que separaban la capital tapatía del pueblo y descubrir por su cuenta el terruño inspirador de su narrativa.

¹⁷ Se sugirió visitar Ixtapalapa, Xochimilco-Chalco, Los Dinamos, el Desierto de los Leones-La Venta, Naucalpan-Los Remedios, Tepotzotlán, Tlalnepantla-Villa del Carbón, Ecatepec, Pirámides de Teotihuacán-Otumba, Texcoco-Tepexpan y Zumpango-Apaxco (*Caminos*, 1960).

¹⁸ Se dirigieron, las del norte, hacia Nuevo Laredo, a Ciudad Juárez y a Guaymas-Nogales; hacia el Golfo de México, los caminos llegaron a Puebla-Texcoco-Orizaba (o Xalapa) y a Veracruz; hacia el sur: la ruta se dirigió a Cuautla y a Acapulco; hacia el sureste la ruta salió de México a Oaxaca y a Ciudad Cuauhtémoc, y de Tapachula a Puerto Madero, a Talismán, a La Tinajera y al Suchiate (*Ibid.*).

¹⁹ El desglose del costo total de la carretera, \$61 772 451.00 pesos, fue el siguiente: localización: 1.58%, terracerías 48.57%, obras de arte, 19.41%, revestimiento, 18.07% y petrolización 12.37% (Secretaría, 1936:105).

²⁰ Esta carretera, también conocida como Internacional del Pacífico, fue abierta hasta Guadalajara el 22 de noviembre de 1939, con una longitud total de 685.5 kilómetros. A lo largo del camino se construyeron 34 puentes modernos (Secretaría, 1939:59). El desglose del costo total de la carretera, \$55 184 548.79 pesos, fue el siguiente: localización: 1.26%, terracerías 36.83%, obras de arte, 11.85%, revestimiento, 27.08% y pavimentación 22.98% (*Ibid.*:67-72).

un mapa urbano de Morelia con algunos edificios públicos y lugares históricos.

Insertadas entre los mapas, las 68 fotografías en blanco y negro representaron el paisaje, no solo de las iglesias coloniales y del mundo prehispánico, por ejemplo, de Calixtlahuaca, al norte de Toluca, sino también la del coche en la moderna carretera (Figura 4), lo que representaba una invitación al viaje cómodo y moderno. Con el mapa, el viajero identificaba los puntos del trayecto y con las imágenes preparaba su mirada para expandir el horizonte y distinguir los elementos del paisaje. Sus ojos captaban los rasgos de los bosques, barrancas, ríos, valles, montañas, cerros, lagos y saltos de agua al igual que, llegado a la capital michoacana, la arquitectura colonial y el conocimiento del pasado.

La práctica fotográfica y el automóvil formaban parte del incremento del poder adquisitivo de una clase media mexicana “con acceso a una cultura comercial” (Jácome, 2014:272). La salida de la Ciudad de México en automóvil se enmarcó en este contexto de consumo y de modernidad. Las guías, cada vez más amplias en sus contenidos, a la vez, atrapaban el territorio de la circulación y el territorio visual, como se ha indicado antes. Las guías no solamente orientaron una nueva relación con el territorio, sino también transformaron la experiencia del viajero y crearon nuevas formas de

comunicación y percepción sobre los paisajes, a la vez que los desplazamientos de personas y mercancías por las carreteras incidieron en la “homogeneización de los espacios” mexicanos (Camarena, 1990:42-43), como se verá en el siguiente apartado dedicado a los contactos abiertos con el paisaje.

EL TERRITORIO DE LA EXPERIENCIA: LOS CONTACTOS CON EL PAISAJE

Luego que la revolución industrial transformó el orden rural y la serenidad de los campos con la llegada de la mina y la fábrica, se transformaron nuevamente con el surgimiento de la autopista (Desportes, 2005:272) y el incremento exponencial de la velocidad de los medios de comunicación de masas: el teléfono, la radio o la televisión a los que se añadió, al final, el automóvil en la creación de un nuevo “espacio de la experiencia del ejercicio de desplazamiento rápido” (Virilio, 1999:186). El viaje se transformó con el deslumbramiento de la velocidad, que se acompañó de los síntomas: zumban los oídos, se enturbia la vista, se perturban las imágenes y el color (*Ibid.*:187). De este modo, el coche se convirtió en un poderoso medio que modificaba las experiencias de viaje a través del desplazamiento que llevaba, de un lugar a otro, al viajero por el territorio de la circulación, es decir,



Fuente: Gante, 1939:8-9.

Figura 4. Perspectiva del camino, en el kilómetro 15, La Angostura, antes de llegar a Cuajimalpa, al poniente de la Ciudad de México.

aquellos miles de kilómetros abiertos y representados tanto en los mapas oficiales como en los mapas insertados en las guías de la cada vez más extendida red de caminos de México.

Conviene preguntar dentro de este apartado: ¿cómo se ampliaron los contactos culturales por medio del automóvil a mediados del siglo XX mexicano? ¿Cómo facilitó la carretera la creación de nuevas experiencias y el contacto con los paisajes a través de la perspectiva del automóvil? Se incluyen aquí los testimonios que proceden de la experiencia de algunos viajeros que circularon por las carreteras y conocieron los paisajes mexicanos a través del automóvil. Para esto, como se ha examinado antes, se eligieron las primeras rutas abiertas desde la Ciudad de México: la del Pacífico, la de la frontera norte y la del occidente.

La carretera del Pacífico, como se ha visto, abierta desde finales de 1927, significó una forma de aproximación a lo desconocido, a lo impensable, a la vez que el rompimiento de la lentitud de la vida de antaño. Lo peligroso, costoso y arriesgado de los viajes se modificaba con la llegada de la llamada “modernidad vertiginosa” que el motor de explosión ofreció a la sociedad mexicana para ir “tras los montes” y penetrar en un mundo nuevo y “ver cosas distintas” a lo lejos. Uno de los viajeros que, entre 1929 y 1946, experimentó el viaje por ese camino fue Carlos González Peña, primero, en automóvil y en autobús y, en el último año, en avión. En su primera salida a Taxco, en 1929, subió a la Cruz de las Misiones. Ahí su familia apreció la “imponderable” imagen de Taxco:

El silencio misterioso de las montañas nos arroba. Abajo la ciudad se extiende y se esparce [...] Del caserío emerge el ábside de la Parroquia. Otros templos, aquí y allá, en el valle o en las alturas levantan sus torrecitas humildes: San Miguel, San Nicolás, la Santísima, Ojeda, Guadalupe, Chavarrieta. Fresnos, sauces y pirúes armonizan el verdor de sus copas con los miradores floridos. [...] Enfrente, el encorvado cerro de Marmaja, con las huellas color de rosa de sus antiguas vetas; a la izquierda los de la Cantera y de Toledo; más lejos picos caprichosos

y abruptos, y más lejos todavía, montañas verdes y azules montañas (González, 1950:38).²¹

Un año después emprendió el viaje al puerto del Pacífico. Al salir de Taxco, el autor, al volante, señaló a su familia por la ventana del auto: “¡Miren ustedes qué paisaje! ¡Oh, encantador! ¡Maravilloso! ¡Estupendo!” (*Ibid.*:66). El coche atravesaba “pueblos sórdidos: polvo, miseria, calor” y, en el río Mezcala, añadió:

De aquí en adelante es un prodigo el calor y otro prodigo el camino. Montes y valles, valles y montes. Formidables tajos en las montañas, la carretera suspendida sobre abismos, curvas y más curvas, cañadas –la de Acahuizotla, estupenda–.

Luego de doce horas y de haber superado las muchas caras del paisaje, el pesado coche llegaba a su destino, atrás quedaron los cuatrocientos cincuenta y ocho kilómetros, la larguísima y agotadora jornada terminaba: sudorosos, empolvados, magullados, molidos y con cara de pocos amigos, todo esto se disipaba ante la emotividad que causaba a la familia estar frente al mar, entre palmeras, olas y espumas, aquí y allá los tejados rojizos del puerto al lado de la inmensa bahía de Santa Lucía (*Ibid.*:66-68, 72).

La carretera hacia la frontera norte abrió un segundo frente de comunicación, a partir del verano de 1936, con el vecino norteño de una forma moderna. Uno de los viajeros que atravesó esta ruta en automóvil fue Alfonso Reyes (1889-1959). Este poeta, periodista, diplomático regiomontano y, entonces, presidente de El Colegio de México, había sido distinguido con el doctorado *honoris causa* por la Universidad de California (Reyes, [1941] 1964). Para recibarlo, el 24 de mayo de 1941, hizo el viaje con su hijo y el *chauffer* Germán en un Buick Se-

²¹ En las páginas de este libro se encuentran, además, la experiencia del autor y su familia de otros viajes en automóvil, siempre, desde la Ciudad de México a Tenancingo; a Morelia, a Pátzcuaro y a Uruapan; a Yautepec y a Cuautla; a Xalapa, a Coatepec, a Xico y a Teocelo; a Chachalacas, al puerto de Veracruz, a Alvarado y a Tlacotalpan. Una parte breve de la obra se refirió a los viajes por su tierra natal, en 1931, de Guadalajara a Ajijic y a Chapala.

dán, modelo 1939.²² Reyes guardaba inolvidables recuerdos de los viajes hasta Monterrey, la nueva carretera le pareció “audaz” (*Ibid.*:434) a su paso por Venta de Carpio, Actopan, Tamazunchale, Ciudad Valles, Villa Juárez, Ciudad Victoria, Monterrey y Nuevo Laredo. Luego se adentraron por una ruta desconocida para él: de Laredo a Eagle Pass, El Paso, Phoenix, Los Ángeles y San Francisco para terminar en Berkeley.

Esta parte de la ruta permitió a Reyes “disfrutar de los más espléndidos espectáculos naturales”, así como del “trato sencillo y fraternal de la gente” por las carreteras y los hoteles. Lo primero que destacó fue la “magnífica y anchurosa carretera” y toda una cultura de la cautela representada por el “exceso de avisos” (*Ibid.*:439). Se percató del español “aproximado” que se hablaba en aquellos ranchos llenos de mexicanos y que los hombres del campo, a veces, ni hablaban siquiera inglés. Esta parte de los Estados Unidos, le pareció que valía la pena para “disfrutar [...] las auroras y los ocasos, los espejismos de la lejanía, caldeada al sol y el aire tembloroso” (*Ibid.*:437), a lo que se añadía el “espectáculo fantástico” en los desiertos de Nuevo México y Arizona, la parte más difícil del viaje por el calor extremo, las averías mecánicas del Buick, la sed y el cansancio. Desde la ventana del auto observaron los “ejércitos de cactáceas, nopalos, órganos y otros engendros vegetales de la sed de la tierra” que le recordaban, sin gran diferencia, el paisaje norteño de México (*Ibid.*). Atravesaron el puente de San Francisco y llegaron a Berkeley, para rodearse del paisaje intelectual encabezado por Herbert I. Priestley, catedrático de historia de México y director de la Biblioteca Bancroft, ahí estaba Herbert E. Bolton y otros profesores que le mostraron el “interés que ahí se concede a la historia mexicana” (*Ibid.*:441). El profesor Sylvanus G.

Morley lo llevó en su coche a otro paisaje académico cercano, la Universidad de Stanford (abierta en 1891) le pareció a Reyes: “linda y graciosa, con aire rústico y religioso, y sus grandes corredores y arcos de hacienda” (*Ibid.*:442). De su viaje, finalmente, Reyes destacaba no solo las instalaciones como las bibliotecas o la capilla, también el “reposado ambiente de jardines y parques, y la laboriosidad juvenil” (*Ibid.*:434).

El flanco occidental quedó abierto, a mediados de 1937, con el primer tramo de la Ciudad de México a Morelia (como parte del tramo, terminado en 1953, de Guadalajara a Guaymas y Nogales). Un entusiasta viajero por los caminos de México, el belga Pablo C. de Gante, atravesó esta ruta, como se ha visto antes. La salida del automóvil se fijó en el Zócalo, luego por Paseo de la Reforma a Tacubaya. Al salir de la capital mexicana, el automovilista pasaba por los lomeríos del Monte de las Cruces, adelante, las minas de arena le daban “al paisaje un aspecto un tanto árido y desolador” (Gante, 1939:7), aunque esto cambiaba en La Angostura por “la benéfica obra de reforestación [...] principalmente pirules, eucaliptos y matas de nopales” (*Ibid.*:9). Una variada topografía esperaba al automovilista, entre barrancas y bosques, hasta el rancho de la Marquesa, donde había “alimentos y refrescos” y “gasolina y lubricantes” para el coche. A esas alturas “saturadas de oxígeno, el paisaje toma[ba] proporciones grandiosas” por los “enhiestos grupos de oyameles y la tapicería de pinares puntiagudos que cubren los montes vecinos, [como] cuadros de Nochebuena” (*Ibid.*:15). Una línea recta de copudos sauces recibían al automovilista antes de llegar a Lerma y atravesar este río por el puente colonial “de fines del siglo XVII” (*Ibid.*:18). Adelante de Toluca, a mano izquierda del viajero, se apreciaba la vista más “soberbia” del Nevado de Toluca, con sus dos lagunas, del Sol y de la Luna, para dar paso a un paisaje de planicies y colinas “desesperadamente secas en las partes altas y pantanosas en las márgenes de los numerosos arroyos salitrosos” debido a la acción de una deforestación humana. Tal panorama cambiaba al

²² Reyes apuntó que al salir de la Ciudad de México cargaron 50 litros de gasolina y en Ixmiquilpan (a 160 kilómetros de distancia) volvieron a cargar otros 50 litros de gasolina (Reyes, [1941] 1964:434), lo que le daba 3.2 kilómetros por litro, contra los 3.8 kilómetros por litro que indicaba el fabricante del automóvil, en este caso *General Motors*. Esta diferencia del rendimiento se debió al hábito del chofer, al estado mecánico del automóvil y a la altura sobre el nivel del mar. Si proyectamos estos datos, Reyes debió cargar

nueve veces la misma cantidad de gasolina para llegar nada más a Nuevo Laredo.

llegar a los montes de Xuchí, próximos al Valle de Bravo, con un paisaje “de altas montañas de salvaje belleza, [con] numerosas cascadas, soberbios peñascos y riscos agrestes” (*Ibid.*:34).

A casi 3 000 metros sobre el nivel del mar se iniciaba el descenso por barrancas “impresionantes” hacia Zitácuaro, adonde el viajero encontraría “regulares hoteles y restaurantes, estaciones de gasolina y talleres de reparación para automóviles” (*Ibid.*:41). Al salir del valle de Tajimaroa comenzaba el zigzagueante camino dominado por “tupidos bosques de coníferas” sobre las faldas del cerro San Andrés, a media hora de aquí, el viajero llegaba a la laguna de los antiguos Azufres, cuyas aguas subterráneas y composiciones químicas ofrecían un paisaje de “propiedades curativas” a los enfermos (*Ibid.*:55). Al atravesar tupidos bosques de pinos, oyameles y madroños, el automóvil se adentraba a “una zona de grandes alturas”, las llamadas Mil Cumbres, que dan paso a la sierra de Ozumatlán. A pesar que faltaban 70 kilómetros para llegar a Morelia, la sucesión de subidas y bajadas, curvas, precipicios y barrancas causaban vértigos y el viajero tomaba dos horas para salir de esa área de montañas para bajar al valle de Irapero y de ahí a Charo (*Ibid.*:72). Desde el valle de Guayangareo ya se apreciaba el cerro Quinceo, señal de la proximidad, delante el blanco caserío, el paso por el tradicional acueducto y la entrada por la antigua Calle Real. El viaje ha terminado, la capital michoacana brindaba al automovilista “su ambiente tradicional saturado de recuerdos históricos y la aristocrática excelencia de su arquitectura” marcada por el sello colonial (*Ibid.*:79).

CONCLUSIONES

La articulación de una tríada conceptual ha otorgando a esta investigación una renovada mirada cultural a la geografía para examinar los automóviles, los mapas y las carreteras en la creación y reproducción de nuevas geografías, entre 1929 y 1962. En cada concepto, el paisaje ocupa un lugar central a través de las muchas caras con que se le identifica y representa (Maderuelo, 2005:36), como a continuación se muestran. En el apartado inicial se presentó el

primer de los conceptos aplicados: en el territorio de la circulación se examinó el grado de difusión de los automóviles. Países como Argentina y Chile registraron, en 1930, una acelerada motorización, seguidos de Brasil, México y Colombia. La evolución se mantuvo igual, en los años sesenta, para Argentina y México experimentó un auge para alcanzar el segundo lugar en la región. Brasil se mantuvo en el tercer lugar y Chile perdió su lugar, quedó en cuarto lugar, mientras que Colombia no cambió su lugar final. Cada sociedad, ante el aumento de los coches, requirió más información sobre los caminos. Los mapas oficiales elegidos en este apartado sintetizaron algunas características: representaron un lenguaje visual de promoción de la actuación política de los gobiernos posrevolucionarios (Waters, 1999); ordenaron una nueva jerarquía a partir de la Ciudad de México y fijaron el nuevo lugar de los caminos en la integración del territorio que culminó en los años sesenta (González, 1990), con el desplazamiento del ferrocarril ante el impulso automotriz. Los mapas se asociaron, como se ha visto, con el surgimiento de una nueva movilidad, la promoción cultural, la larga homogeneización del territorio, la apertura de los paisajes y la promoción de una idea del progreso económico representado en las hojas.

El apartado siguiente se concentró en otro concepto clave: el territorio visual por medio de la representación de los paisajes en las guías de las tres más importantes carreteras. Tanto los mapas como las fotografías incorporadas en las guías facilitaron los contactos culturales y el conocimiento del paisaje. Las fotografías de los coches en la carretera y de los puentes de acero sobre los ríos sirvieron para “medir el progreso en criterios visuales” (Moya, 2011:356). Además, las imágenes de “los espacios naturales” de las rutas mostraron el “poder de la fotografía para transformar lo desconocido en familiar y deseable” (*Ibid.*:357). Las fotografías, también, potenciaban la lectura sobre el pasado y el presente a lo largo de la carretera. Los mapas, a su vez, posicionaban la salida del viajero en la Ciudad de México y desde ahí orientaron el nuevo espíritu explorador y jerarquizaron los elementos del viaje. Por último, los mapas llevaron al viajero a una variedad de paisajes y, con las narraciones

históricas y las fotografías, las guías trasladaron al viajero a los lugares de origen colonial, a los de las luchas de la Independencia o bien a los del México moderno y contemporáneo.

Resaltan dos puntos más, en este apartado, primero la predilección otorgada al Valle de México en las guías seleccionadas, como el primer paisaje en la mirada de los automovilistas, lo que convertía a esta región como el “emblema visual de la nación” (Ramírez, 2001:283). Así como, por otra parte, la salida del automóvil, indicada en cada guía, situada en la puerta central del Palacio Nacional,²³ donde la CNC fijó el punto de partida de todas las vías construidas. Con esta elección, las guías posicionaban el centro en el antiguo edificio virreinal y asociaban este lugar histórico con el origen geográfico del país. Se colocaba dicha referencia cultural como el lugar de la identidad nacional y el automóvil como el ícono de la movilidad que desplazaba la modernidad por México.

Finalmente, en el territorio de la experiencia, una combinación de nuevas geografías y experiencias visuales se integraron por medio del viaje en coche por las primeras carreteras abiertas de México. La del Pacífico, al puerto de Acapulco, era de las primeras aventuras en coche desde la Ciudad de México con cientos de kilómetros de por medio. El horizonte se ampliaba más allá del entorno doméstico o urbano. El automóvil proporcionaba una nueva y potente movilidad al viajero para enfrentar la variedad del paisaje atravesado por la carretera. Como se ha visto, el viajero pasaba lo mismo por valles y montañas que por numerosos lugares habitados y con remotos orígenes. Atrevidas curvas, empinadas subidas y aceleradas bajadas formaban parte de las experiencias del viaje para finalizar, agotados y asombrados, frente a las tonalidades del paisaje marino de la gran bahía de Acapulco. Se viajaba de una forma cómoda a un mundo nuevo, a otro contexto lingüístico y cultural, por ejemplo, con la experiencia de Alfonso Reyes a los Estados

Unidos. Al pasar la frontera, los viajeros se adentraron con el coche a otros paisajes, normalizados por otra cultura, como la de la prevención en la carretera. Más familiar resultó el paisaje árido a ambos lados de la frontera internacional. Desde las ventanas del Buick apreciaron el mundo del cactus mexicano y de escasa humedad antes de terminar en el paisaje universitario del *campus* de California. Como se ha visto, a lo largo de la carretera a Morelia, el viajero se sumergía en el imponente paisaje a través de la perspectiva que brindaba el automóvil, se observaban los pueblos y los tupidos bosques de oyameles y pinares puntiagudos en los montes altos, luego, el coche superaba una sucesión de subidas y bajadas, curvas y barrancas antes de llegar, al final del viaje, al vasto e imponente paisaje colonial de la capital michoacana.

AGRADECIMIENTOS

El autor agradece las numerosas atenciones que recibió de parte de Rodrigo Booth, Atlántida Coll-Hurtado, Federico Fernández Christlieb, Jorge González Sánchez, Guillermo Guajardo, José Arturo Hernández Rodríguez (en la biblioteca del Instituto de Geografía, UNAM), Carlos Vidali Rebolledo y la Mapoteca “Manuel Orozco y Berra” de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, en Tacubaya, así como a los dos dictaminadores anónimos del *Boletín* por los comentarios y críticas que me han permitido mejorar y complementar las ideas y temas ordenados en este estudio.

SIGLA

MMOyB – Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Tacubaya.

REFERENCIAS

- Akerman, J. R. (2002), “American Promotional Road Mapping in the Twentieth Century”, *Cartography and Geographic Informational Science*, vol. 29, no. 3, pp. 175-191 [doi:10.1559/152304002782008459]

²³ En un decreto del presidente provisional Antonio López de Sosa Anna, sobre los caminos de la República, se indicó: “Las medidas que se refieran a México, empezarán a contarse desde la puerta principal del palacio de gobierno” (*Diario*, 1842:226).

- Ballent, A. (2005), “Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta”, *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”*, núm. 27, pp. 107-137.
- Ballent, A. (2008), “Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943”, en *História, Ciências, Saúde, Manguinhos*, vol. 15, núm. 3, pp. 827-847.
- Bassols Batalla, Á. (1959), “Consideraciones geográficas y económicas en la configuración de las redes de carreteras y vías férreas en México (Planteamiento General)”, en *Revista Geográfica*, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, núm. 50, tomo XXIV, Río de Janeiro, pp. 5-42.
- Benítez, J. R. (1928), *Guía histórica y descriptiva de la carretera México – Acapulco*, Editorial Cultura. Comisión Nacional de Caminos, México.
- Booth, R. (2008), “Turismo y representación del paisaje. La invención del sur de Chile en la mirada de la *Guía del Veraneante* (1932-1962)”, en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [en línea], Debates, 2008, puesto en línea el 16 de febrero 2008 [<http://nuevo mundo.revues.org/index25052.html>].
- Camarena Luhrs, M. (1990), “Homogeneización del espacio”, en *Revista Mexicana de Sociología*, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, año LII, núm. 3, pp. 35-48.
- Caminos de México, *Guía Goodrich Euzkadi* (1954), Compañía Hulera Euzkadi, 3^a. ed., Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística y Asociación Mexicana Automovilística, México.
- Caminos de México, *Guía Goodrich Euzkadi* (1960), Compañía Hulera Euzkadi, 5^a. ed., Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, México.
- Comisión Nacional de Caminos (1931), *Los caminos de México – The Roads of Mexico*, [Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas], México.
- Cortés Herrera, V. (1937), *La carretera panamericana, estudio que presenta el C. Ing., a la consideración de la Convención Anual de la American Road Builders Association*, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, México.
- Crang, M. (1999), “Knowing, tourism and practices of vision”, in Crouch, D. (ed.), *Leisure / Tourism Geographies. Practices and geographical knowledge*, Routledge, New York, pp. 238-256.
- Diario – *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, México 26 de septiembre 1842, núm. 2652, tomo XXIV, pp. 225-226.
- Chias, L. (1990), “Articulación de las costas mexicanas”, en *Revista Mexicana de Sociología*, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, año LII, núm. 3, pp. 69-84.
- Desportes, M. (2005), *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIII^e – XX^e siècle*, Gallimard, Paris.
- Diego, E. de (2014), *Rincones de postales. Turismo y hospitalidad*, Cátedra, Madrid.
- Documentos para la historia de las carreteras en México (1964), I. Legislación, 1925-1963, Secretaría de Obras Públicas, México.
- Freeman, J. B. (2012), “El automóvil y el turismo norteamericano en México, 1900-1940”, en Álvarez Palma, I. A. S. G. Pichardo Arellano y C. Salazar Velázquez (eds.), *Ciencia y tecnología. Apuntes para su reflexión en la historia de México*, Sociedad Mexicana de Historia de la Ciencia y la Tecnología, México, pp. 81-92.
- Freeman, J. B. (2013), ““Los hijos de Ford”. Mexico in the Automobile Age, 1900-1930”, en Tinajero, A. and J. Brian Freeman (eds.), *Technology and Culture in Twentieth-Century Mexico*, University of Alabama Press, Tuscaloosa, pp. 214-232.
- Gante, P. C. de (1939), *La ruta de Occidente*, Departamento Autónomo de Prensa y Publicidad, México.
- García Martínez, B. (1992), *The Highway of Mexico (1891-1991)*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México.
- Giucci, G. (2007), *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Universidad Nacional de Quilmes/Prometeo, Buenos Aires.
- González Boixo, J. C. (2006), “Esteticismo y clasicismo en la fotografía de Juan Rulfo”, en Jiménez, V. A. Vital y J. Zepeda (coords.), *Tríptico para Juan Rulfo, poesía, fotografía, crítica*, Congreso del Estado de Jalisco, UNAM, Fundación Juan Rulfo, Editorial RM, México, pp. 249-285.
- González Gómez, O. (1990), “Construcción de carreteras y ordenamiento del territorio”, en *Revista Mexicana de Sociología*, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, año LII, núm. 3, pp. 49-67.
- González Peña, C. (1950), *Entre el polvo del camino*, Editorial Stylo, México.
- Guajardo Soto, G. (2010), *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México.
- Guajardo Soto, G. (2011), “Mobility History in Modern Mexico: An Uneven Landscape”, in G. Mom, P. Norton, G. Clarsen and G. Pirie (eds.), *Mobility in History. Themes in Transport, T2M Yearbook 2011*, Éditions Alphil, Neuchâtel, pp. 183-190.
- Jácome Moreno, C. A. (2014), “Introducción”, in Eder, R. (ed.), *Desafío a la estabilidad/Defying Stability, Procesos artísticos en México / Artistic Processes in Mexico, 1952-1967*, Instituto de Investigaciones Estéticas, UNAM, Dirección General de Artes Visuales y Turner, México, pp. 170-183.

- Jáuregui, L. (2004), *Los transportes, siglos XVI al XX*, Universidad Nacional Autónoma de México y Editorial Océano de México, México.
- Maderuelo, J. (2005), *El paisaje. Génesis de un concepto*, Abada Editores, Madrid.
- Mansilla Castaño, A. M. (2005), "Las postales: ¿un instrumento de divulgación del patrimonio arqueológico?", en *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol. 3, núm. 2, pp. 257-263.
- Mendoza Vargas, H., E. Ribera Carbó y P. Sunyer i Martín (eds.:2002), *La integración del territorio en una idea de Estado. México y España 1820-1940*, Instituto de Geografía de la UNAM/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México.
- Mitchell, B. R. (2007), *International Historical Statistics. The Americas 1750-2005*, Sixth edition, Palgrave Macmillan, New York.
- Moya Pellitero, A. M. (2011), *La percepción del paisaje urbano*, Biblioteca Nueva, Madrid.
- Piglia, M. (2011), "Entre la acción civil y la ayuda mutua: el caso de los clubes de automovilistas en la Argentina de entreguerras", *Revista Transporte y Territorio*, Universidad de Buenos Aires, núm. 5, pp. 6-28.
- Ramírez, F. (2001), "La construcción de la patria y el desarrollo del paisaje en el México decimonónico", en Widdifield, S. G (coord.), *Hacia otra historia del arte en México. La amplitud del modernismo y la modernidad (1861-1920)*, Conaculta, México, pp. 269-292.
- Reyes, A. ([1941] 1964), "[De la ciudad de México a Berkeley en automóvil]", en Tavera Alfaro, X. (selec., introducción y notas), *Viajes en México. Crónicas mexicanas*, Secretaría de Obras Públicas, México, pp. 429-448.
- Ribera Carbó, E., H. Mendoza Vargas y P. Sunyer i Martín (coords.: 2007), *La integración del territorio en una idea de Estado. México y Brasil 1821-1946*, Instituto de Geografía de la UNAM/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México.
- Rojas Meza, D. M. (2008), *El automóvil, un ícono de la modernidad porfiriana en la ciudad de México, 1894-1910*, tesis de Licenciatura, Facultad de Estudios Superiores Acatlán, UNAM, México.
- Salinas Álvarez, S. (1994), *Historia de los caminos de México = History of the Roads of Mexico*, Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, tomo 3, México.
- Santillán, V. L. (2010), "La fotografía como creadora de la imagen de un destino turístico. Buenos Aires a través de sus tarjetas postales", en *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol. 8, núm. a, pp. 71-82.
- SCOP (1936), *Memoria sobre el camino México-Nuevo Laredo*, Dirección Nacional de Caminos, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, México.
- SCOP (1939), *Memoria del camino nacional México-Morelia-Guadalajara*, Dirección Nacional de Caminos, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, México.
- Schlögel, K. (2007), *En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la civilización y geopolítica* [traducción del alemán de José Luis Arántegui], (Biblioteca de Ensayo, 55), Ediciones Siruela, Madrid.
- Valenzuela Valdivieso, E. (2008), *Construcción, evolución y organización del espacio turístico de Acapulco, Guerrero*, tesis de Doctorado, División de Estudios de Posgrado, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, México.
- Virilio, P. (1999), *La inseguridad del territorio*, la marca editorial, Buenos Aires.
- Vital, A. (2004), *Noticias sobre Juan Rulfo, 1784-2003*, Instituto de Investigaciones Filológicas-UNAM y Editorial RM, México.
- Waters, W. (1999), *Re-mapping the Nation: Road Building as State Formation in Post-Revolutionary Mexico, 1925-1940*, Doctor of Philosophy, The University of Arizona, Department of History, Tucson.

CARTOGRAFÍA

- Comisión Nacional de Caminos (1930), *Carta de caminos carreteros de los Estados Unidos Mexicanos*, MMOyB, Colección General, República Mexicana, varilla CGRM08, número clasificador: 10456-CGE-7216-A-001, 117 x 84 centímetros, escala gráfica, México.
- Dirección Nacional de Caminos (1952), *Atlas de la República Mexicana*, con los caminos a cargo de la... Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Departamento de Proyectos y Estudios Técnicos, México.
- Secretaría de Comunicaciones y O[bras] P[úblicas] (1929), *Carta general de comunicaciones de los Estados Unidos Mexicanos*, Sección de Dibujo y Fotografía, MMOyB, Colección General, República Mexicana, varilla CGRM01, número clasificador: 43-CGE-7216-A, 70 x 100 centímetros, escala 1:4 000 000, México.
- Secretaría de Agricultura y Fomento (1934), *Principales caminos para automóvil en la República Mexicana. Dibujo esquemático*, Dirección de Geografía, Meteorología e Hidrología, MMOyB, Colección General, República Mexicana, varilla CGRM23, número clasificador: 479-CGE-7216-A, 46 x 57 centímetros, sin escala, México.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1941), *Carta general de Comunicaciones de los Estados Unidos Mexicanos*, Oficina de Cartografía, Fotografía y Modelado, MMOyB, Colección General, República

Mexicana, varilla CGRM23, número clasificador: 471-CGE-7216-A, 52 x 69 centímetros, escala 1:5 000 000, México
Secretaría de Obras Públicas (1962), *Carta de Carreteras de la República Mexicana*, Dirección General de Pla-

neación y Programa, MMOyB, Colección General, República Mexicana, varilla CGRM23, número clasificador: 483-CGE-7216-A, 70 x 95 centímetros, escala 1:3 500 000, México.