

La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos

The opening of the Pan American Highway. Tourism and stereotypes between Mexico and United States

Víctor Manuel Gruel Sández^{a*}  (<http://orcid.org/0000-0002-1131-1811>)

^a Universidad Autónoma de Baja California, Facultad de Ciencias Humanas, México, correo electrónico: sintomasintacticos@gmail.com

Resumen

El objetivo del artículo es explorar el contexto geopolítico al momento de inaugurar la primera carretera directa entre la capital nacional y la frontera con Estados Unidos. Además de considerar el peso específico de dicho acontecimiento dentro de la esfera mediática, el texto intenta aportar al estudio histórico de los estereotipos culturales y la promoción turística entre ambos países. Mediante el acceso a fuentes documentales y correspondencia oficial de la época, los hallazgos conciernen a los significados que se construyeron acerca de la carretera y de México en sí. También discutimos las tensiones políticas y económicas entre las regiones del noreste y noroeste nacional. La reconstrucción del contexto histórico describe a la región fronteriza como un espacio de intercambios culturales de los que surgieron estereotipos precisos acerca de México y Estados Unidos. El hecho de que la carretera inaugurada llevase el nombre “Panamericana” tuvo implicaciones ideológicas y diplomáticas que en este trabajo se desmenuzan.

Palabras clave: carreteras, estereotipos culturales, turismo, poblados fronterizos, nacionalismo revolucionario.

Abstract

The objective of the article is to explore the geopolitical context at the time of inaugurating the first direct road between the national capital and the border with the United States. In addition to considering the specific weight of this event within the media sphere, the text tries to contribute the historical study of cultural stereotypes and tourism promotion between both countries. Through access to documentary sources and official correspondence of the time, the



Esta obra está protegida bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional.

CÓMO CITAR: Gruel, V. M. (2017). La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos [The opening of the Pan American Highway. Tourism and stereotypes between Mexico and United States]. *Estudios Fronterizos*, 18(36), 126-150, doi: 10.21670/ref.2017.36.a06

findings concern the meanings that were built about the road and Mexico itself. We also discussed political and economic tensions between the National Northeast and Northwest regions. The historical context reconstruction describes the border region as a space for cultural exchanges where precise stereotypes about Mexico and the United States arose. The fact that the road inaugurated had the name “Pan American” had ideological and diplomatic implications that in this work are crumbled.

Keywords: roads, cultural stereotypes, tourism, border towns, revolutionary nationalism.

Introducción

El 1 de julio de 1936, el encuentro diplomático entre México y Estados Unidos en el Puente Internacional de Laredo, Texas y Nuevo Laredo, Tamaulipas, inauguró el primer tramo de lo que después se llamó “Carretera Panamericana”. El acto inaugural abrió oficialmente la circulación automotriz desde el río Bravo hasta la capital mexicana. La recepción del evento, calificado de “acontecimiento muy sonado” (García, 2015, p. 414), trascendió a Washington y otros puntos de la geografía estadunidense, finalizando diez años de trabajo e inversiones de 65 millones de pesos —equivalentes a 17 millones de dólares de la época— (Merril, 2009, p. 70; Partido Nacional Revolucionario [PNR], 1936). Como se ilustra en la Figura 1, aunque la construcción de carreteras continuó durante gran parte del siglo veinte, la apertura de este tramo facilitó la integración entre la frontera norte de México y el centro del país.

Desde el periodo presidencial de Plutarco Elías Calles se articuló una “política de reconstrucción nacional”, cuyo eje principal, junto a la creación del Banco de México y la Comisión Nacional de Irrigación, fue rehabilitar y construir las rutas terrestres. En 1925 Calles creó la Comisión Nacional de Caminos (CNC) para construir los primeros caminos “petrolizados” (Waters, 2006, pp. 221-222). El impuesto a la gasolina fue un útil instrumento fiscal para crear la infraestructura carretera, pues a partir de la recaudación gradual —de tres, seis y ocho centavos por litro— sufragó el presupuesto de la CNC (Uhthoff, 2010, pp. 15-20, cuadros 1 y 4).

El papel del militar Juan Andrew Almazán resultó fundamental para la conclusión del tramo entre la capital del país y Nuevo Laredo. Primero, en calidad de jefe de Operaciones Militares en Monterrey, después como accionista mayoritario de la Compañía Constructora Anáhuac, Almazán aprendió el oficio de contratista que Calles otorgó a la Byrne Brothers Company (BBC). Esta compañía estadunidense trabajó tan solo seis meses ya que 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”, sin previa consulta al gobierno federal (Beltrán y Puga, 1926, p. 4). Almazán y otros ingenieros mexicanos trabajaron para la BBC, por lo que aprendieron a dirigir flotillas (de peones y camiones) y construir caminos (Mijares, 2015, p. 238).

Figura 1: Inauguración oficial de carreteras mexicanas en la frontera norte



Fuente: Elaboración propia con base en Harrison (1950) y Kim (2015).

La repercusión hemisférica de la apertura de la carretera se debió a la política panamericana que, traducida a la inversión privada y pública de la época, buscó comunicar por tierra Norteamérica con Sudamérica. En México, la ideología del panamericanismo fue promovida desde el porfiriato por Matías Romero y los llamados “Científicos” del régimen, José Yves Limantour y Joaquín Casasús (Marichal, 2002, p. 25). El acuerdo panamericano más significativo (1929) reflejó el compromiso de los “revolucionarios” por desarrollar caminos y carreteras. Cabe agregar que el panamericanismo fue una doctrina diplomática hemisférica que buscó, desde principios del siglo veinte, una integración política y económica en respuesta a un escenario internacional más amplio.

En este contexto y con el propósito de integrar los caminos carreteros, Estados Unidos ofreció una cooperación económica a los países de América Latina para financiar sus propias redes de transporte. Con excepción de México y El Salvador, varios de

los representantes latinoamericanos aceptaron la oferta, pero la postura de los delegados mexicanos fue que el país no necesitaba ayuda para iniciar y concluir su red carretera nacional (Kelchner, 1938, p. 725).

La intención de este artículo es observar cómo la Carretera Panamericana —antes y después de construirse sus 1 226 kilómetros— posibilitó una serie de intercambios políticos, económicos y culturales entre México y Estados Unidos. El sitio de observación será la naciente industria turística, en especial los actos oficiales en los cuales se manifestaron las tensiones diplomáticas que ocurrieron en las esferas del poder político binacional. Con ello se demuestra cómo las carreteras acentuaron las diferencias culturales entre la capital del país y poblados fronterizos como Nogales, Ciudad Juárez y Nuevo Laredo, puertas de acceso para turistas y otros agentes culturales.

Durante la revolución mexicana, publicistas y periodistas de Estados Unidos, Canadá y Europa construyeron una imagen negativa de México (Vázquez y Meyer, 2013, pp. 159-160). La operación simbólica que permitió a los promotores turísticos combatir tales representaciones que imaginaban al país como un sitio sucio y violento, fue el esfuerzo de difusión de la riqueza étnica y cultural representada por el patrimonio artístico y arqueológico (Berger, 2006, p. 13). Pero la embajada estadounidense también se interesó en mejorar la imagen de México.¹ Dwight W. Morrow no sólo jugó un papel importante persuadiendo a Calles de ponerle fin al conflicto religioso en el Bajío. En búsqueda de la estabilidad política y financiera, Morrow pensaba que la promoción artística y cultural, junto a otras actividades diplomáticas y económicas (como la industria petrolera), mejorarían las relaciones binacionales (Merrill, 2009, p. 29).

La apertura del tramo México a Nuevo Laredo fue un evento en el que se evidenció la recurrencia de rituales y estereotipos. El hecho de que el acontecimiento ocurriese algo tardíamente, pues desde 1932 circularon automóviles de Laredo a Monterrey (García, 2015, p. 414), permitió ensayar las representaciones que en nuestra distancia temporal lucen vacuas y artificiales, en el sentido de que la implementación de un protocolo diplomático subsumió las tensiones binacionales. El sociólogo estadounidense Norman Hayes (1966) observó los contrastes que, dos décadas después de concluirse la carretera, jamás fueron incluidos en las actividades protocolarias. Después de transitar de la frontera norte rumbo al sur, anotó: “La vida pueblerina transcurre como hace centurias”, las carreteras sólo posibilitaron cambios superficiales, según el sociólogo (Hayes, 1966, p. 18, traducción libre).

Si la inauguración de la carretera incluyó las representaciones estereotípicas de “lo mexicano” se debe a un contexto particular. La reunión panamericana de 1933 en Montevideo fue importante, pues la asistencia de Cordel Hull, “secretario de Estado de la flamante administración de Franklin D. Roosevelt [...] [comenzó] lo que se denominaría ‘política del bueno vecino’” (Marichal, 2002, p. 25). Josephus Daniels, exembajador de Estados Unidos señaló las (aparentes) similitudes entre los gobiernos de Roosevelt (1933-1945) y Lázaro Cárdenas (1934-1940). La compatibilidad entre el *Plan Sexenal* del Partido Nacional Revolucionario (PNR) y la política del *New Deal* del demócrata facilitó las tareas del panamericanismo (Daniels, 1949, p. 73).²

¹ Aunque el turismo no cupo dentro de su argumento, en Gamio (1982, p. 107) ya latió esta idea: “Imparemos al Dios Cultural Extranjero, que nos haga gracia de su celo redentor y continúe imponiendo su cultura”. El interés de Gamio por estudiar y rehabilitar el espacio arqueológico de Teotihuacán a través del Departamento de Bellas Artes posibilitó la promoción turística.

² Críticas a esta idea en Riguzzi y Ríos (2012, pp. 258-260) y Vázquez y Meyer (2013, p. 170).

La política de “buena vecindad” con respecto a México y América Latina promovida por Roosevelt mejoraría las condiciones de seguridad continentales (Sosa, 1996, pp. 161-162). El discurso del “buen vecino” calmó los ánimos anexionistas de diplomáticos y empresarios estadunidenses siempre y cuando no se violentaran las inversiones en la industria petrolera. El cambio significativo en la política exterior de México hacia Estados Unidos, y viceversa, suspendió la “doctrina diplomática del dólar”, representativa del presidente Calvin Coolidge, quien creía “que los líderes latinoamericanos carecieron de la disciplina para dirigir sus propias economías”. Por ello, anteriormente la promoción turística no logró concretarse (Merrill, 2009, p. 60), tan sólo hubo “acuerdos informales”. Aunque estos no cesaron, este artículo muestra cómo el nacionalismo mexicano sólo fue tolerable hasta cierto punto.³

El embajador Josephus Daniels representó dicho cambio de actitud, al llegar a la Ciudad de México con dos encargos. El primero, no relacionarse demasiado con la “Cámara Americana de Comercio y la Colonia de Americanos” (Daniels, 1949, p. 467) y el segundo, persuadir al país de las “amenazas que se cernían”, si continuaban con el conflicto religioso y vendiendo petróleo a la Alemania Nazi (Daniels citado en Sosa, 1996, p. 159). Tales condiciones nacionales e internacionales favorecieron la emergencia de nuevos agentes políticos y turísticos, cuyas acciones y discursos reflejaron la representación estereotípica netamente “mexicana”.

A diferencia de la sociología cultural, en la que los estereotipos representan formas nocivas de discriminación racial (Valenzuela, 1998, p. 90), para la historia y antropología culturales los estereotipos son fundamentales para entender el montaje discursivo que originó a los Estados nacionales (Herzfeld, 2005). La extensa obra de Ricardo Pérez Montfort (1994 y 2009) profundizó en la construcción simbólica de la “mexicanidad”. Analizar esta construcción implica ir más allá de las representaciones ensayísticas de Santiago Ramírez, José Vasconcelos u Octavio Paz, tal y como sí lo hizo José Manuel Valenzuela (2003, pp. 37-42). En cambio, la historia cultural busca demostrar cómo intelectuales, políticos mexicanos y extranjeros reinterpretaron el pasado e inventaron una nueva identidad nacional.

Aunque los medios publicitarios de la prensa, revistas y folletería de la época fueron el medio idóneo para reinventar estereotipos (Pérez, 2009),⁴ este artículo no recurrió a dicha evidencia, por problemas de extensión, pero podemos remitir al lector a una amplia guía sobre dichas fuentes en Riguzzi y Ríos (2012, pp. 271-276). En cambio, con tal de demostrar la eficacia intrínseca de los símbolos culturales para representar la vida nacional, estas páginas leen los estereotipos en personas ajena a este campo cultural e intelectual, centrándose en el uso utilitario y accesorio de tales expresiones artísticas y nacionales —según nuestro abordaje cualitativo de las fuentes aquí citadas, impresas, y de archivo—. Siendo un estudio de recepción

³ El misionero protestante e historiador Samuel Guy Inman es un ejemplo de las voces antiintervencionistas de Estados Unidos. No sólo se dedicó durante las primeras décadas del siglo veinte a debatir con políticos y empresarios petroleros, en lo ideológico fue un fuerte impulsor del panamericanismo. Durante el segundo periodo de Franklin D. Roosevelt, Inman asistió a las conferencias e impulsó fuertemente la Carretera Panamericana (Hart, 2013, pp. 20-21). Otras voces antiintervencionistas fueron William Borah y Robert La Follette (Vázquez y Meyer, 2013, p. 159), además del alfabetizador protestante William C. Townsend (Riguzzi y Ríos, 2012, p. 275).

⁴ Y para la frontera norte consultar a Félix (2011), Núñez (2012) y St. John (2009).

histórica-cultural, se describirá el uso de estereotipos por parte de los promotores de México como destino turístico.⁵

La promoción turística en la posrevolución

Durante la fase reconstructiva, los intereses del gobierno federal y los de la iniciativa privada coincidieron para articular el mercado turístico. En 1928, Luis Montes de Oca vio en este la oportunidad de captar divisas y salir de la dependencia económica, especialmente, extranjera. La noticia de que no existía un solo retrato desde Nuevo Laredo hasta Monterrey, lo alertó de cambiar las opiniones de los “lectores y radioescuchas” de Estados Unidos (Berger, 2006, p. 14). Una vez en el gabinete de Calles, al frente de la Secretaría de Hacienda y, posteriormente, en el Banco de México, Montes de Oca entró en acción.

La reivindicación del “pueblo mexicano” ante la mirada nacional y extranjera consistió en promover eventos artísticos y culturales. Por ello gente como Calles y Alvaro Obregón, junto a Montes de Oca y el banquero Alberto Mascareñas (del cual hablaremos más adelante), consolidaron “una serie de representaciones y de imágenes que poco a poco se fueron simplificando y orientando con el fin de crear un repertorio particular”, de tipificaciones nacionales (Pérez, 2009, pp. 155-156). El régimen posrevolucionario advirtió que no cambiaría la imagen nacional por sí solo: necesitaría del esfuerzo de artistas e intelectuales, pero también del sector privado, con el propósito de demostrar una renovación y reforma institucional del país.

A partir de 1928, Montes de Oca y Mascareñas iniciaron una campaña publicitaria de contenido cultural en Estados Unidos. Auxiliados por el empresario y diplomático regiomontano, Antonio L. Rodríguez, publicaron las primeras guías turísticas, en las que anunciaron las obras de caminos. Además, convencieron al presidente Emilio Portes Gil de crear una Comisión Nacional de Turismo, posteriormente Departamento de Turismo, que financiaría la producción de *Mexico Nights*, programa musical e informativo para las estaciones de radio de Estados Unidos (Berger, 2006, pp. 20-21). El contacto que tuvieron Montes de Oca, Mascareñas y Rodríguez con José Rivera, uno de los ingenieros de la CNC resultaba fundamental. Rivera fue uno de los más cercanos colaboradores de la BBC y lidió con la imagen insalubre de México gestionando “agua potable [para] algunos de los poblados potosinos por los que pasaba la carretera” (Anaya, 2009, p. 111).

La creación de la Asociación Mexicana de Automovilismo (AMA) 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. Inclusive Montes de Oca invitó a representantes de las empresas Pierce Oil Company, Huasteca Petroleum Company, California Standard Oil Company, y desde luego, la compañía “El Águila” (Berger,

⁵ Nuestra opción teórica-metodológica consiste en usar fuentes inexploradas, sin descuidar la amplia producción historiográfica sobre las relaciones entre México y Estados Unidos durante la posrevolución. Nos interesa observar el uso de productos culturales —para el caso, folletos, tarjetas postales, libros folcloristas y publicidad general— más por el contexto de su distribución que por su contenido intrínseco. Este trabajo es más una historia política de los significados culturales que una historia cultural a secas.

2006, p. 50). La utilidad de incluir a los petroleros extranjeros en la mesa directiva benefició el abastecimiento de gasolina en las carreteras y demás productos para la construcción de las mismas.

La inversión pública destinada a la construcción de carreteras materializó muchos de los proyectos turísticos. La elección de la ruta entre Ciudad de México y Nuevo Laredo no solo obedeció a un criterio técnico. La CNC trazó la ruta a través de Tamaulipas, Nuevo León, San Luis Potosí e Hidalgo, con miras a conectar la capital y la frontera, siendo así un “eje y vía internacional” con el resto de América Latina (Mijares, 2015, p. 237). La decisión de la ruta también estuvo determinada por la importancia estratégica de las instalaciones industriales regiomontanas, de los campos petroleros de la Huasteca Potosina y del Ingenio Azucarero de El Mante (Tamaulipas), del que Calles fuera inversionista. Una historiadora señaló que estos lugares eran considerados atractivos turísticos por las autoridades ya que pensaban que la moderna infraestructura industrial “atraería” a los visitantes extranjeros (Waters, 2006, p. 230).

La decisión de comunicar a México y Estados Unidos a través del cruce de Laredo y Nuevo Laredo⁶ revela algo del interés del régimen posrevolucionario por promover un tipo particular de intercambios culturales y económicos. En 1931, con motivo del Congreso Mundial de la Prensa en la Ciudad de México, la Secretaría de Obras Públicas (scop) editó una guía turística bilingüe con las obras principales de la CNC. La razón por la cual se eligió Nuevo Laredo fue que entonces, y hasta la fecha, era “la aduana fronteriza de mayor movimiento comercial” (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas [scop], 1931, p. 29). Después de mencionarla tramo a tramo, la guía señaló: “La Comisión Nacional de Caminos ha activado la construcción del camino México-Nuevo Laredo, en atención a los enormes beneficios que aportará al país”, ligados al turismo (scop, 1931, p. 34).

Mientras tanto, Montes de Oca, Mascareñas, Rodríguez y Rivera, contactaron a William Harrison Furlong, representante en San Antonio, Texas, del proyecto *Inter-American Highway*, como se le nombró en ciertos sectores de Estados Unidos a la Carretera Panamericana (Berger, 2006, p. 22). La participación de Harrison Furlong resultó decisiva ya que perteneciendo a la AMA, fue habilitado para su contratación por el gobierno federal para promover el turismo en Estados Unidos. Aunque especializado en la gestión técnica, las conexiones de Harrison Furlong con las compañías contratistas no fueron tan útiles para la AMA-CNC como las que cultivó con las agencias publicitarias, “lo mismo entre funcionarios del Departamento de Comercio de los Estados Unidos que en compañías de teatros” (Anaya, 2009, p. 119). Harrison Furlong además de producir y proyectar cortometrajes sobre México y América Latina, abrió las oficinas de representación de la AMA en California y Arizona. Como se observará más adelante, también ahí se gestaron varios proyectos que buscaban competir con la Panamericana.

Las operaciones de Montes de Oca, Rivera, Mascareñas y Harrison Furlong buscaron no contravenir la incipiente ideología del nacionalismo revolucionario. La élite político-co-militar resintió “la omnipresencia de ‘lo norteamericano’”, al grado de celebrar el día

⁶ La elección de la ruta de Ciudad de México a Nuevo Laredo siguió dos importantes hitos históricos regionales del noreste mexicano. En principio, existió una ruta desde el periodo colonial que llevaba a uno de los cruces del río Bravo hasta la villa de Laredo (Ceballos, 2006, p. 19), para consolidarse con las vías de ferrocarril que promovió el general Bernardo Reyes, a mediados del siglo diecinueve, que conectaban Monterrey con Texas (Ceballos, 2006, p. 30).

del panamericanismo como otro evento nacional (Pérez, 1994, p. 380). La construcción a marchas forzadas de la carretera, impuso concentrarse en las secciones más difíciles. Almazán expresó la urgencia de “cruzar cuanto antes, aunque fuera con un camino de media anchura, la sierra entre Jacala y Tamazunchale [San Luis Potosí], especialmente para que el país se diera cuenta que la carretera [...] no era una fábula” (Almazán, 1932, p. 12). Cuatro años después dejaría de serlo.

A continuación, a modo de excursión, quisiéramos reparar algo en las implicaciones geopolíticas por las que optó el gobierno federal tras elegir un par de ciudades gemelas para abrir las carreteras modernas.

A diferencia de ciudades fronterizas como Nogales, Sonora y Nogales, Arizona, la historia de Laredo y Nuevo Laredo no es la típica de “ciudades gemelas”. La larga tradición cultural entre ambos poblados data desde el siglo dieciocho e informa de numerosos encuentros y desencuentros sociales. Luego del ordenamiento territorial del Tratado Guadalupe Hidalgo (1848), algunos laredenses y neolaredenses entre-cruzaron sitios de trabajo y residencia entre Texas y Tamaulipas. “Las dos últimas dos décadas del siglo [diecinueve] fueron decisivas en la conformación de los dos Laredos, que crecieron impulsados por los proyectos modernizadores”, apunta Ceballos (2001, p. 243). En vísperas de la apertura, los estereotipos negativos sobre el México revolucionario impregnaron las percepciones de algunos turistas.

Los tarjetones de identificación turística ideados por Montes de Oca, vigentes desde 1929 e inspirados en el “procedimiento migratorio para turistas de Canadá y Estados Unidos”, resultaron contraproducentes pues algunos visitantes sufrieron abusos policíacos y aduanales (Berger, 2006, p. 15, traducción libre). En sí mismos, los “tarjetones” se prestaron a numerosas sospechas e intrigas. Al cruzar a México, los automovilistas estadunidenses entregaban en la aduana los papeles del vehículo y circulaban por el país con el tarjetón como única identificación, lo cual confundió a los policías y agentes de tránsito en ciudades y carreteras. Desde entonces, Nuevo Laredo fue puerta de entrada para el contrabando de vehículos, usados o robados, e incluso, “gobernadores norteños prohijaban su exención fiscal, [...] [ello era] ilegal pero el Estado, reconociendo la porosidad de las fronteras, postergó su realización” (Anaya, 2013, p. 12).

Para evitar maltratos, corruptelas e inconvenientes, Eduardo de León y la Cámara Nacional de Comercio de Nuevo León promovieron entre las autoridades migratorias “simplificar aún más” los trámites y requisitos para el cruce fronterizo (Merrill, 2009, p. 69, traducción libre). En este contexto, se propuso a la Cámara de Comercio de Laredo, Texas construir un *Foreign Club* en Nuevo Laredo, que contaría con pista de baile, cantina, gimnasio y salón de belleza. “De León estaba convencido que a pesar de que Nuevo Laredo carecía de electricidad y agua potable, la iniciativa [privada] no debía esperar” (Berger, 2006, p. 30, traducción libre).

La posibilidad de concretar los negocios de impacto binacional propició que muchos *entrepreneurs* imaginaran un México nuevo, diferente. Miembros de la AMA como Alberto Mascareñas crecieron observando los beneficios de la cultura fronteriza. El padre de Mascareñas fue alcalde de Nogales, Sonora y además de diversos giros y relaciones comerciales con Arizona, “los líderes cívicos de ambos pueblos se reunían regularmente e intercambiaban opiniones [...] Muchos pertenecían a los mismos clubes sociales” (Tinker, 2001, p. 271). El turismo estadunidense que despertaría con la Carretera Panamericana fue la oportunidad para que Montes de Oca o Mascareñas, trabajaran por un país más cercano a la frontera norte.

El informe que en junio de 1936 William Harrison Furlong rindió a Lázaro Cárdenas en vísperas de la inauguración de la carretera, reveló las dificultades que tendrían los estadounidenses al viajar y hospedarse en México. El representante de la AMA viajó con ciertas dificultades tolerables desde San Antonio, Texas hasta Ciudad de México. Los problemas de índole técnica de la carretera comenzaron en territorio potosino. La construcción del tramo de “media anchura” entre Jacala y Tamazunchale reportado por Almazán presentaba múltiples “fallas técnicas”. Sin embargo, agregó Harrison (1936a, p. 14), hubo “superficies transitables” todo el camino.

Los turistas sólo encontrarían oferta y calidad en el alojamiento en dos lugares: Monterrey y Ciudad de México. Entre las recomendaciones que debieron hacérseles a los turistas estadounidenses, además de llevar consigo lo relativo a picaduras de mosquitos, deberían viajar con los enseres suficientes para hervir agua y preparar alimentos. La intermediación cultural realizada por Harrison Furlong consistió en advertirle a sus connacionales lo siguiente:

Ingresar a un país extranjero pone al viajero en contacto con leyes, regulaciones y convenciones nacionales. Un entorno semejante será rápidamente comprendido por el viajero conforme conozca el país y al mismo tiempo, se percatará que deben evitarse todos los comentarios negativos, así como cualquier CRITICISMO BELIGERANTE (Harrison, 1936a, p. 15, mayúsculas originales).

La frase “criticismo beligerante” informó de posibles desencuentros entre turistas indiscretos y anfitriones xenofóbicos que, desde la revolución mexicana, no apreciaron la opinión de extranjeros acerca de política. A partir de 1932, estas recomendaciones, junto con mapas y guías del noreste mexicano, salieron de la “oficina de información turística” de la AMA (Berger, 2006, p. 31, traducción libre). El mismo Josephus Daniels redactó una lista de lugares cómodos y atractivos para vacacionar, advirtiendo que la experiencia sería enriquecedora a pesar de “ciertas anomalías burocráticas” (Daniels citado en Merrill, 2009, p. 88, traducción libre). Para el régimen posrevolucionario, los estereotipos (entendidos aquí como representaciones convencionales inherentes al contexto de uso) fueron armas de doble filo: mientras combatieron lo negativo del medio nacional, enfatizaban, cual consecuencia imprevista, la debilidad institucional de la nación. Lo cierto es que toda representación estereotípica existe a partir de una reciprocidad de miradas e intereses: mientras los mexicanos eran vistos por los estadounidenses como sucios y violentos, los mexicanos respondieron al estereotipo a través del cine y la prensa representándolos como “el turista tonto, el hombre de negocios voraz y depredador y la rubia provocadora” (Riguzzi y Ríos, 2012, p. 276).

La apertura de la carretera

A Lázaro Cárdenas le tocó cosechar los frutos de la política caminera que Calles estableció desde 1925, instruyendo a Francisco J. Múgica, a la cabeza de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), para acondicionar Nuevo Laredo y recibir a las autoridades binacionales (Anaya, 2009, p. 111). La apertura de la carretera, en tanto que evento ritualizado, se convirtió en la oportunidad para simbolizar las “cambiantes relaciones diplomáticas” mexicanas y estadounidenses, además de que el

programa de seis días de la inauguración de la carretera incluyó eventos y expresiones nacionalistas (Waters, 2006, pp. 232-233, traducción libre).

Sobre los estereotipos conviene recordar que estos surgieron del intercambio cultural entre el gobierno federal y la sociedad mexicana, así como entre visitantes extranjeros y anfitriones nacionales (Félix, 2011). La confrontación de las representaciones oficiales y populares “combinada con los intereses económicos de los empresarios de los nuevos medios de comunicación masiva, [crearon] una imagen del mexicano que se impuso”, dentro y fuera de México (Pérez, 1994, p. 348): la de un país moderno que conservaba rasgos culturales tradicionales sin mayor conflicto. Los preparativos de la carretera ejemplificaron dicha interacción social y oficial; por ejemplo, cuando la Secretaría de Educación Pública (SEP) combatía el estereotipo del “Méjico sucio”. A través de los maestros rurales y urbanos, junto a niños y padres de familia, se limpiaron las plazas públicas “civilizando” así el rostro del país (Fell, 1989, p. 107). El Departamento de Turismo emitió numerosas circulares a los presidentes municipales, “commiñándolos a la conservación y construcción de ‘pavimentos’, atender servicios de agua, alumbrado y aseo y construcción de jardines” (Anaya, 2009, p. 118). Tal y como se venía haciendo desde finales del siglo diecinueve, estas instrucciones para mantener al “buen vecino” en casa incluyeron que las alcaldías realizaran inventarios completos de fiestas regionales, patrióticas y religiosas.

A partir de 1932, la legislación de la SCOP transformó la CNC en Dirección Nacional de Caminos (DNC) (Mijares, 2015, pp. 256-258). A pocos días de asumir la presidencia, Cárdenas decretó la emisión de 16 millones de pesos adicionales para la terminación del camino a Nuevo Laredo, asignando solo cuatro millones para la carretera a Acapulco (Cárdenas, 1935b, p. 133). Desde el primer semestre de 1934, la SCOP puso al frente de la DNC al ingeniero Vicente Cortés Herrera, quien dos años después colaboró en la expropiación petrolera. Pero en junio de 1936, Cortés Herrera estuvo involucrado en solucionar los desperfectos técnicos de la carretera, sugiriéndole ordenar un programa de actividades a la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE) y a otras instancias de gobierno (Cortés, 1936, p. 643).

La diplomacia mexicana optó por dividir la comitiva en dos delegaciones, una mexicana y otra estadunidense. El 1 de julio de 1936, a las nueve de la mañana, la SRE preparó una ceremonia sencilla en el Puente Internacional de Laredo y Nuevo Laredo. El secretario de Relaciones, ingeniero Eduardo Hay, dio la bienvenida a los delegados, quienes pasaron los siguientes cinco días recorriendo México por carretera, atendiendo invitaciones de los gobiernos de Nuevo León, Tamaulipas e Hidalgo hasta llegar a Ciudad de México (SCOP, 1936b, p. 315). En San Luis Potosí durmieron en Jacala, “pequeña población en el centro de un fértil y pintoresco valle, visible desde alturas de donde desciende el camino a darle vida y prosperidad” (SCOP, 1931, p. 29). Roosevelt y Cárdenas confirmaron su inasistencia al evento, pero la presencia del vicepresidente de Estados Unidos, John Nance Garner extremó medidas de seguridad (Daniels, 1949, p. 563).

En un punto del camino entre San Luis Potosí e Hidalgo, la Cámara Americana de Comercio en México instaló una placa conmemorativa a la “buena vecindad”. Pérez Montfort (1994, p. 380) definió esta clase de gestos como demasiado “idealistas”, en el sentido de invocar artificialmente a la unidad panamericana, porque en los hechos había tensiones más profundas —en torno a la industria del petróleo, por ejemplo—. En la correspondencia extraoficial con Washington, Daniels, entonces embajador de Estados Unidos en México, encubrió esta realidad al afirmar “que la carretera fomen-

taría una mutua comprensión entre México y Estados Unidos” (citado en Merrill, 2009, p. 72).

Almazán organizó la bienvenida en Monterrey, recibiendo al vicepresidente Garner con 21 cañonazos. De Monterrey, el vicepresidente Garner regresó a Laredo, Texas, “vino a México y capturó todos los corazones, pero no conforme con ello”, bromeó Daniels (1949, p. 565) pues su equipaje se fue en el auto de Garner, “se robó la ropa del embajador americano”. Este malentendido fue distorsionado por la prensa estadounidense que refirió un supuesto hurto del equipaje vicepresidencial, y de otros delegados que viajaron hasta Acapulco (Quintanilla, 1936, p. 107).

El ingrediente artístico de la inauguración resultó de dos de los “estereotipos” nacionales empleados por el régimen posrevolucionario con mayor eficacia: el charro y la china poblana. Se pensó que esta imagen predominaría en la atracción de turistas estadounidenses, incluso Daniels y su esposa se retrataron con esta indumentaria. Para develar la placa conmemorativa, la Colonia Americana contrató los servicios de una “orquesta de mariachi” para amenizar el evento (Daniels, 1949, p. 567). Para Pérez Montfort (1994), las imágenes estereotípicas del charro y china poblana ejemplifican una “tradición inventada”, en el sentido que tuvieron un origen regional de extracción conservadora convirtiéndose en expresión general de la “mexicanidad”.

El encuentro de autoridades en el Puente Internacional habría sido una fórmula probada en el pasado inmediato. A principios del siglo veinte, el calendario festivo de Laredo y Nuevo Laredo incluyó por igual las celebraciones del 4 de julio y la del 16 de septiembre. Desde 1902, los alcaldes laredenses y neolaredenses se reunieron en el puente y, junto a la banda de guerra de cada pueblo, entonaban los respectivos himnos nacionales, tal y como se observó durante la inauguración de la Carretera Panamericana.

Nuevo Laredo celebró por primera vez su fundación en el mes de noviembre de 1934 [...] Se escenificaron en carros alegóricos las diversas etapas de la historia de México; para evitar malos recuerdos se pasó de largo la guerra entre México y Estados Unidos (Ceballos, 2001, pp. 252-253).

La diferencia esencial entre el festejo local y el internacional fue la repercusión masiva del segundo: en la apertura de la carretera se incluyó el uso del medio de comunicación favorito del cardenismo. Desde Palacio Nacional, Cárdenas dirigió un mensaje radiofónico dando la bienvenida a los delegados estadounidenses (PNR, 1936). Luego de tres días visitando gobernadores, la comitiva arribó el 4 de julio de 1936 a su destino, Ciudad de México. Conviene citar una memoria oficial:

Exactamente a la hora prevista, las cinco de la tarde del 4 de julio, llegamos a la Villa de Guadalupe [hoy basílica], en donde se encontraban los funcionarios municipales, un grupo de charros montando magníficos caballos, y mujeres ataviadas con bellísimos trajes regionales y también montando buenos caballos. Un coro integrado por bellas damitas entonó canciones apropiadas para darnos la bienvenida, en tanto que otro grupo de jóvenes que vestían el traje típico nacional de chinas poblanas arrojaron muchísimas flores sobre los viajeros. Millares de personas se habían congregado [...] La tarde del domingo [5 de julio de 1936] fuimos a una fiesta y baile, en el Castillo de Chapultepec, seguidos de una cena y fuegos artificiales en el lago del mismo bosque (Daniels, 1949, p. 566).

La organización de la “Noche Mexicana” con motivo de la apertura de la carretera probó la eficacia cultural y diplomática de los estereotipos nacionales, que a su vez representaban figuras regionales particulares. De acuerdo al análisis estereotípico del artículo será necesario explicar cómo los charros, las chinas poblanas y el mariachi invocaron en los eventos del 4 y 5 de julio de 1936, representaciones concretas de México. Según uno de los teóricos más preclaros e importantes de la historia cultural, Peter Burke, los estereotipos representan formas concretas de conocimiento. En sí mismos, los estereotipos son una representación simbólica de la realidad, al surgir del encuentro “de diferentes culturas, sobre todo cuando tales encuentros son prolongados”, especialmente, señala Burke (2007, p. 232), en los procesos nacionales “y de colonización”. Dentro de este contexto, el mismo régimen posrevolucionario realizó una suerte de “colonialismo interno” al construir carreteras y recolectar las expresiones artísticas y culturales de cada una de las regiones. La china poblana, de Puebla y el mariachi del Bajío mexicano, fueron expresiones que se incorporaron al repertorio estereotípico nacional.⁷

Desde la década de 1920, la reconstrucción ritual de la fiesta popular mexicana se convirtió en una de las referencias ineludibles para atraer turistas y consumidores extranjeros: “Con sus charros y chinas, sus banderitas de papel picado, sus desfiles, sus jarabeos y su imprescindible ‘Jarabe Tapatío’ resultó mucho más acorde con las intenciones generales del turismo que venía del norte”, de Estados Unidos (Pérez, 2009, p. 166). Al igual que las reuniones en el Puente Internacional de Laredo-Nuevo Laredo, este *performance* remitió al pasado reciente de la nación mexicana. La invención de la “Noche Mexicana” fue uno de los productos culturales mejor articulados del nacionalismo mexicano.⁸

La correspondencia de ciudadanos estadunidenses que felicitaron al presidente Cárdenas constituye una fuente histórica sobre la recepción del acontecimiento y al mismo tiempo, del panamericanismo, permitiendo también saber algo de quienes no asistieron a la inauguración. Las representaciones vertidas en las cartas describieron un proceso de comunicación masiva que conjugó los medios tradicionales —cine, radio y prensa— pero también la mediación de agentes públicos. El referente panamericano propició la emergencia de imágenes concretas acerca de la convivencia entre ambos países. Más allá del discurso del “buen vecino” será importante destacar cómo los ciudadanos de Estados Unidos desearon impactar a la industria turística.

Al respecto, la teoría internacionalista e historia diplomática cuentan con el concepto de “poder blando”. En este caso, refiriéndose al comportamiento de ciertos turistas que pensaron en México como “espacio abierto al poder adquisitivo yanqui” u otros, con propósitos más modestos e interactivos, pensaron que el país ofrecía la oportunidad “de conocer a otra cultura” (Merrill, 2009, p. 31, traducción libre). Por ejemplo, Shelby M. Tobey, un fabricante de papel de Saint Louis, Missouri, mostró la

⁷ Además de ser el recurso político más importante del régimen, el Partido Nacional Revolucionario fue uno de esos agentes de colonización sobre las regiones del país. Sobra decir que Jalisco y Puebla fueron entidades en las que el régimen callista, por ejemplo, batalló para integrar las políticas revolucionarias.

⁸ En 1921, Obregón celebró el centenario de la consumación de Independencia con una fiesta “popular”, contratando al artista multidisciplinario Adolfo Best Maugard, quien transformó el castillo y bosque de Chapultepec en una “feria regional”, a la cual denominó “Noche Mexicana” (López, 2006, pp. 24-25). Best Maugard supervisó todos los detalles del evento cuyo acto principal fue el estreno en México de la coreografía “Fantasía Mexicana”, pieza interpretada por Anna Pavlova y que previamente fue aclamada por la crítica neoyorkina (López, 2006, pp. 26-27).

cobertura del evento. Cabe agregar que, siguiendo las líneas de ferrocarril hasta esas latitudes, llegó el trabajo de promoción turística de Furlong (Berger, 2006, p. 82). Tobey emprendió un viaje en una caravana de automóviles hasta Ciudad de México desde Missouri. En su carta dijo que disfrutaron de las magníficas obras de ingeniería y la hospitalidad de la gente. “Creo que el viaje que emprendí entre su país y el mío hará mucho para construir la buena voluntad y el mutuo beneficio”, agregó asegurándole que otros viajeros de Saint Louis también comentaban lo mismo (Tobey, 1938, p. 1050).

Desde Carolina del Norte, Nesbitt Sullivan intentó enviarle una carta al presidente Cárdenas, vía la alcaldía de Laredo, pero al enterarse a través de la prensa que ningún presidente asistiría, desistió. El motivo de la carta era solicitarle la publicación en la prensa nacional y latinoamericana de un mapa del “*Southern Short Way*”. El anuncio del proyecto de la obra que conectaría desde Virginia hasta Texas resultaba importante pues representó el camino en línea recta más corto a Nueva York (Sullivan, 1936, p. 1259). El gerente del hotel Winfield Scott de Elizabeth, Nueva Jersey, felicitó al gobierno mexicano pues construyeron la piedra de toque del “panamericanismo sobre neumáticos”,⁹ “uno de los mayores logros en el mundo”, y como muchos otros estadunidenses que tendieron al “poder blando”, estimó el éxito comercial de la carretera. La derrama económica que dejarían los turistas estadunidenses en México, escribió al presidente, superaría los dólares y divisas captadas en Jamaica, Bermudas o el continente europeo (Anónimo, 1936, p. 1353).

En un tono más personal, William Harrison Furlong (1936b, p. 830) escribió a Cárdenas refiriéndose al evento “como uno de los momentos más importantes de mi carrera”, recordándole que la inauguración significó muchos años de gestiones. Salvo en una sola ocasión, como se observará a continuación, el presidente Cárdenas respondió personalmente a estos mensajes. Sin ser una muestra significativa de los lectores y radioescuchas que supieron del evento, lo que muestran estas cartas fue la recepción del acontecimiento y como tal dijeron poco (o nada) de las intenciones inmediatas u otros planes futuros de visitar México.¹⁰

La Carretera Internacional del Pacífico

Desde el interinato de Abelardo L. Rodríguez hasta el sexenio de Cárdenas, la correspondencia entre los presidentes y el Automobile Club of Southern California (ACSC) muestra el diálogo permanente entre la iniciativa privada y empresarial de Estados Unidos —en concreto, del sur de California— y el gobierno federal. Bajo los términos del “poder blando”, la correspondencia del ACSC y la presidencia de la república informa de aquellos “arreglos informales” que permitieron a la élite posrevolucionaria cultivar las relaciones que redundaron en futuros y fructíferos negocios. La historia

⁹ Véase también esta idea en Freeman (2011).

¹⁰ El economista neoyorkino Hall (1936, p. 1356) aseguró al presidente que el valor de la tierra aumentaría gracias a la carretera, y ello podría financiar más obras. Hall ignoró que desde hacía meses Cárdenas programaría un reparto ejidal masivo. La señora Denman (1936, p. 802), en cambio, ofreció sus servicios cartográficos y de elaboración de guías turísticas. El gerente del hotel Flamingo Groves (de Hollywood, Florida) envió a Cárdenas una circular mimeografiada titulada *Mexico in your own car*, solicitándole una bandera de México para instalarla junto al resto de banderas de América Latina (Hamerstein, 1936, p. 662).

de los *touring clubs* extranjeros en México, anotó Anaya Merchant (2009, p. 109), está ligada a la de “empresarios hoteleros de Guadalajara [que] desarrollaron una campaña para renovar el interés por la carretera que conectaría a Jalisco con Sinaloa y Sonora”. Los hoteleros tapatíos desearon expandir su red carretera a la frontera porque el gobierno federal aplazó la obra y en esta hubo escasos ramales al norte del país —salvo por la red tendida entre Guadalajara y el Bajío— (SCOP, 1931).

El contacto entre Rodríguez, Cárdenas y el ACSC —agencia de viajes, aseguradora y promotora de información automovilística— resultó estratégico. Este touring club puso en contacto al régimen posrevolucionario con, quizás, el mercado más grande de vehículos de Estados Unidos (Pace, 1990, p. 395). En 1927, Rodríguez mismo se hizo acompañar de miembros del ACSC para supervisar la construcción de caminos durante su gubernatura del Distrito Norte de la Baja California (Núñez, 2012, pp. 52-56). Siendo presidente interino, Rodríguez recibió una carta del ACSC, en la que la agrupación asumió el ideal panamericano de construir un camino desde Alaska hasta Argentina, por lo que preguntó por el sitio que ocuparía la península de Baja California en el proceso (McStay, 1934, p. 1). La respuesta que obtuvo fue elusiva:

Este gobierno ha continuado dando preferente interés a la construcción de carreteras que unen a México con los Estados Unidos, y esperamos que para abril próximo [1935] será terminada la carretera México-Laredo.

Después nos proponemos dar preferente impulso a la carretera de Guadalajara al norte, con objeto de dejar unidos convenientemente los Estados del Oeste con California y facilitar así el tránsito comercial y de turismo (Rodríguez, 1934, p. 8).

Desde la conferencia en Montevideo (1933), la Carretera Panamericana sirvió de pretexto para que los delegados mexicanos comentaran el estado de la red nacional de caminos. En el informe rendido por delegados de la SRE, se informó que “*la sección Baja California-Méjico forma una segunda Carretera Panamericana*, auxiliar de la primera, atraviesa los estados de Sonora, Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Michoacán y México” (SRE, 1933, énfasis añadido). A juzgar por la respuesta de Rodríguez, un año después la península bajacaliforniana quedaba excluida de estos planes.¹¹ La nueva ruta, cuya distancia aproximada era de 2 400 kilómetros, apenas se encontraba en fase de rudimentaria localización. Aunque los empresarios estadounidenses la consideraron como una realidad, el gobierno federal fue mesurado y permitió que los ingenieros nacionales trabajaran a su ritmo.

Apenas se divulgó en la prensa nacional e internacional que Cárdenas ganó las elecciones de 1934, el vicepresidente del ACSC, Henry Workman Keller (1934a, p. 172), escribió para felicitarlo “por razón de sus intereses y esfuerzos bien probados, por la construcción de buenos caminos”. Ambos se contactaron en 1931 cuando una columna de automovilistas californianos recorrió la costa del Pacífico mexicano en dirección a Guatemala. Según lo escribió Keller (1934a, p. 172), Cárdenas era gobernador de Michoacán cuando recibió a los miembros del club de automovilistas en Morelia, gesto que repitió con otros empresarios extranjeros durante su “sexenio” (Merrill, 2009, p. 92). Una vez en Palacio Nacional, Cárdenas respondió a Keller. Con

¹¹ La península de Baja California quedó integrada a la red nacional hasta diciembre de 1973. La carretera entre Tijuana y San José del Cabo fue inaugurada por el presidente Luis Echeverría. Lo rezagado de la integración de la península de Baja California a las carreteras nacionales explica su ausencia en la Figura 1.

su parquedad característica, el mandatario mencionó que era “uno de los principales interesados en la construcción de la Carretera [Internacional] del Pacífico”, y por ello pondría todo de su parte para concluirla (Cárdenas, 1935a, p. 170). Ello supone que el interés del régimen siguió siendo la Carretera Panamericana.

Resulta oportuno comparar el mensaje de Shelby M. Tobey, el fabricante de papel de Missouri y el de Keller, representante del ACSC. El establecimiento de relaciones comerciales entre el gobierno mexicano y los empresarios estadounidenses impuso ciertas reglas del juego económico. Al estar acostumbrados a realizar una política de *lobby*, los estadounidenses establecieron primero intermediaciones para encontrar audiencia en el poder político. Por otro lado, la élite posrevolucionaria no descuidó estos vínculos, ya que siendo gobernador de Michoacán, Cárdenas mismo envió a un representante de su gobierno al lanzamiento oficial del proyecto de la Carretera Internacional del Pacífico (CIP), según lo recordó Keller (1934a, p. 173).¹²

Con el propósito de llegar a las autoridades nacionales, el ACSC contrató a un abogado mexicano en Los Ángeles, Emilio González, quien fungió como intermediario entre el club automovilístico y José Inocente Lugo, renombrado político con una larga trayectoria en cuyo currículum se encontró, además de ser uno de los redactores del artículo 123 de la Constitución de 1917, haber encabezado el gobierno del Distrito Norte de la Baja California. En 1935, Lugo despachaba como gobernador de Guerrero. “El señor Keller ha estado ‘martillando’ sobre este tema, desde años atrás, con gobernadores [como Filiberto Gómez, gobernador del Estado de México], agentes de turismo y otros funcionarios [...] sin resultados”; pero confiado en la “juventud y buenas intenciones del Gral. Cárdenas”, Keller creyó que el proyecto sería “la salvación económica de México. A pesar de la depresión económica, Roosevelt invirtió en obra pública” (Lugo citado en González, 1934, p. 217).

Lugo, y desde luego Keller, no fueron ajenos a la construcción de carreteras. Como muestra del “poder blando”, 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 (Kim, 2015, pp. 325-326; Pace, 1990, p. 400). Por ello, a petición de Calles en 1922, Lugo comenzó las primeras gestiones de localización y mantenimiento del tramo Tijuana a Ensenada. Con el propósito de realizar tales trabajos contactó a ingenieros de Los Ángeles, California y Phoenix, Arizona (Núñez, 2012, p. 42).

El ACSC financió una campaña internacional para comunicar las utilidades y beneficios que traería la futura CIP. Keller (1934b, p. 219) tenía plena confianza de que no hubo ni habría “en el Hemisferio Occidental, [proyecto] tan importante, comercial o políticamente”, como esta carretera. Si por alguna razón esta no incluyera a Baja California, los inversionistas de Los Ángeles y Phoenix propondrían otro punto cercano a la península. Desde 1932 se sugirió que la CIP saliera de Nogales, punto idóneo para emprender el tránsito a Ciudad de México. Las Cámaras de Comercio de ambos Nogales concibieron su posición aduanal, imaginándola con una importancia semejante a la de Nueva York (SRE, 1932; Tinker, 2001, p. 279). Dentro de la argumentación propuesta, el pasado arqueológico y artístico de México fue retomado para justificar el éxito del proyecto, en un momento en el que los principales muralistas Rivera, Orozco

¹² Confírmese en Kim (2015, p. 321).

y Siqueiros pintaban edificios públicos en Estados Unidos —a iniciativa de Morrow— (véase Merrill, 2009). Como se indicará más adelante, Nuevo Laredo fue referencia para proyectar el turismo carretero de la CIP:

El turista americano está cansado de Europa y está deseoso de ver algo nuevo. ¿Dónde puede encontrar país más interesante que México, que combina a sus hermosos panoramas, su cultura, su propio arte y además los restos de una civilización más elevada y rica y probablemente más antigua que la egipcia? (Keller, 1934b, p. 219).

Mientras que las cartas de los ciudadanos comunes y corrientes lucen desinformadas, los promotores turísticos de Los Ángeles estaban al tanto de la política cultural del Estado mexicano. Merrill (2009, p. 55) fechó el interés arqueológico de los estadounidenses por México en 1922, tras descubrirse la tumba de Tutankamón en Egipto. Aunque desde mediados del siglo diecinueve, la república mexicana proyectó el pasado prehispánico y sus pirámides, Luis Montes de Oca y Alberto Mascareñas retomaron dicha tradición para construir una imagen del país como “el Egipto de América” (Berger, 2006, p. 21). La construcción estereotípica trascendió el marco panamericano no solo al volver “exótica” sino “orientalizar” la cultura nacional.

Sin embargo, entre la frontera norte y Teotihuacán hubo largas distancias y no en todos los caminos, asfalto u otra superficie revestida. La Carretera Panamericana traería un beneficio inmediato a la vertiente atlántica del continente, pero el mayor desarrollo automovilístico y carretero se encontraba en el otro extremo, en la West Coast. Keller resumió y representó las intenciones de empresarios y promotores turísticos: “Todos nosotros quisiéramos ir a México cuando la [CIP] esté construida, porque el turista de Canadá y de los Estados de la Costa del Pacífico no desean entrar a México por Laredo”, o lo que es lo mismo, dada la lejanía no entrarían al país por Texas/Tamaulipas (Keller, 1934b, p. 219, énfasis añadido). Así, la representación estereotípica acudió pronto e irremediablemente a la “leyenda negra” de la frontera, consustancial al turismo derivado de la aplicación del prohibicionismo de la Ley Volstead (Félix, 2011, p. 68; Merrill, 2009, p. 30; Núñez, 2012, p. 41).

Nuestra interpretación es que a Keller y su grupo empresarial no les importó el hecho de que la “leyenda negra” también se aplicaba a Tijuana y/o Nogales, desde los primeros años de la revolución pero con mayor vigor durante el prohibicionismo de la Ley Volstead.¹³ Pero más inquietante aún, la correspondencia entre el ACSC y Cárdenas no aclaró los significados en torno a la experiencia de comodidad que parece determinar el discurso de los promotores que se rehusaban a cruzar a México a través de Nuevo Laredo, dada la enorme distancia entre un punto y otro, que implicaba un complejo entramado de caminos estatales entre Arizona y Nuevo México.

Keller, al igual que otros empresarios californianos, poseyó varias propiedades y numerosas hectáreas en el noroeste mexicano —especialmente, en Baja California—. La comodidad que buscaban era poder trasladarse desde Los Ángeles hasta las puertas de sus ranchos en territorio mexicano. Desde el renacimiento del pasado y herencia

¹³ Sobre la construcción de la leyenda negra para todos los puntos fronterizos ver a Humberto Félix (2011, pp. 80-81).

hispánica de Los Ángeles y del sur de California en la década de 1920,¹⁴ Keller albergó “ideas románticas” acerca de la frontera norte como un espacio de convergencia entre México y Estados Unidos (St. John, 2009, pp. 117-119, traducción libre).¹⁵

Las prioridades del gobierno federal no estuvieron en función del desarrollo regional del noroeste mexicano, que seguía una dinámica propia y más o menos independiente. En cambio, la política “caminera” quedó subsumida a la dependencia económica del sector energético. Por ello las obras de infraestructura dependían demasiado del mercado interno de los derivados del petróleo mexicano —gasolina y asfalto— producidos por empresas extranjeras (Uhthoff, 2010, pp. 18-21). Otros dos ámbitos también fueron centrales para optar por el espacio fronterizo entre Texas y Tamaulipas, antes que por la vertiente del Pacífico mexicano. En ambos casos, estamos ante una desventaja energética: mientras en el noreste la cercanía con las refinerías facilitaría el abastecimiento de insumos; en el noroeste, en plena expansión de su frontera agrícola, no. Quizás más importante aún, el control del tráfico de armas a través de aduanas tamaulipecas, esencial para la estabilidad del callismo, así como la creación de colonias agrícolas para albergar a los más de 200 mil repatriados mexicanos (Vázquez y Meyer, 2013, pp. 162-165), convirtieron a Nuevo Laredo en puerta abierta de capitales civiles y bélicos de Estados Unidos.

Además, la opción de inaugurar la primera carretera moderna entre México y Estados Unidos en uno de los cruces internacionales del noreste, se debió a un fuerte entramado socioeconómico que incluía el “comercio bilateral”, así como la “expansión sustancial de la producción industrial” (Riguzzi y Ríos, 2012, pp. 266-269), ligada a intereses regiomontanos y petroleros de la vertiente del Golfo de México.¹⁶ Tampoco debemos olvidar que, luego de la derogación de la Ley Volstead, en el contexto de apertura comercial y revitalización del turismo entre México y Estados Unidos, también resultaron centrales las “excepciones o reducciones en los impuestos a la gasolina importada”, sobre todo en las ciudades fronterizas del noreste mexicano (Riguzzi y Ríos, 2012, p. 270).

Festival en el Estadio Nacional

“La obra del camino México-Nuevo Laredo es un *síntoma* del fenómeno de crecimiento que experimenta todo el país”, anotó con razón una memoria de la SCOP (1936a, p. 11, énfasis añadido). El término “síntoma” resulta adecuado para describir el panorama que experimentaba el país, más allá de la promoción turística, en términos políticos y económicos. Como se observará al finalizar esta última sección, la consolidación del poder político por parte del cardenismo interrumpió a la brevedad los logros del incipiente turismo.

¹⁴ Tras la apertura del Canal de Panamá, en 1915 se celebró en San Diego la Exposición Panamá-California. A partir de entonces, se publicitó desde Los Angeles Times y en ceremonias artísticas y culturales, la herencia hispánica de la región. El mismo Daniels (1949, p. 563) reconoció que el interés del gobierno estadunidense por la Carretera Panamericana consistió en trasladarse hasta Panamá en automóvil.

¹⁵ Kim (2015) también ofrece datos sobre el tema.

¹⁶ Para la mejor explicación sobre los años posteriores a la inauguración aquí observada, en vísperas de la Segunda Guerra Mundial, véase a Michael Bess (2014).

Con el propósito de recapitular lo dicho hasta ahora, convendría concluir estas páginas con la descripción del cierre de la inauguración de la carretera México-Laredo, que tuvo lugar en el extinto Estadio Nacional, construido e inaugurado en 1924 por José Vasconcelos y la SEP (Fell, 1989, p. 461). El estadio presenció los cambios en el régimen desde la toma presidencial de Plutarco Elías Calles y de otros presidentes. Para 1936, quedaba muy poco del vasconcelismo que luchó contra los “estereotipos con que se le desfigura [a México] en el extranjero”, pues el filósofo oaxaqueño —que creció en la frontera norte— pensaba que el panamericanismo subordinaba a Iberoamérica (Fell, 1989, p. 14). Para celebrar la apertura de la carretera, la recreación estereotípica ritualizada formó parte de la estrategia del nacionalismo revolucionario, que se apropió de la cultura popular, “restándole autenticidad y mostrando cierta cara emparentada con la demagogia”. Así, muchas ceremonias del régimen fueron en “el Estadio Nacional, en las pirámides de Teotihuacán, [o] en la barriada de Balbuena” (Pérez, 1994, pp. 346-347).

La SEP y el Departamento de Bellas Artes organizaron los eventos para despedir a los delegados estadunidenses, especialmente a la esposa del vicepresidente Garner. Aunque los delegados regresaron a Texas hasta el 7 de julio de 1936, tras asistir a “una comida campestre en Xochimilco”, el evento principal fue una “fiesta cívica” el día anterior al mediodía. La ceremonia incluyó varias presentaciones de niños capitalinos y grupos representativos que bailaron el “Jarabe Tapatío” (SCOP, 1936b). El discurso pronunciado por uno de los diputados del Congreso de la Unión resultó una elocuente pieza de oratoria que reprodujo las tensiones intrínsecas del uso estereotípico. Aunque atiborrado de referencias parlamentarias, la bienvenida que dio el diputado Federico Medrano Valdivia no descuidó otros recursos retóricos, entre ellos, el uso solemne de los referentes históricos. A Medrano le complació encontrarse con las delegaciones en “el viejo solar de Anáhuac, la patria legendaria de Cuauhtémoc y de Hidalgo”, recibiéndolos “como hermanos en el ideal de América” (Medrano, 1936, p. 1328). O lo que es lo mismo, una vecindad aún no cuestionada por el control de los recursos energéticos —como el petróleo—.

La ocasión ameritaba que el orador abordara los tópicos de la “buena vecindad” y del panamericanismo. Para el legislador, las carreteras robustecerían los vínculos de solidaridad binacional, estableciendo un *continuum* entre vías materiales de comunicación autodefensiva para reforzar la seguridad continental. A tono del discurso oficial de la SCOP, Medrano Valdivia (1936, pp. 1328-1329) agregó en su discurso: “Nuestro deseo de mutua comprensión y conocimiento cristaliza en la flamante carretera que acabáis [sic] de inaugurar, que nos acerca en la materia, como el ideal habrá de acercarnos en el espíritu”. La pieza retórica encontró su clímax en una sucesión de núcleos retóricos esenciales que tras narrarse, uno después del otro, diferenciaron al “nosotros” (mexicanos) de “ustedes” (estadunidenses).

La función discursiva borró algunas diferencias culturales entre México y Estados Unidos, pero hubo un asunto que irremediablemente creaba (y muy pronto, seguiría creando) una razonable distancia con respecto a la política del “buen vecino”. Según la síntesis que elaboramos de su discurso, el orador tocó todos los puntos de la ideología revolucionaria: además de mencionar la figura mítica de Madero como “apóstol de la democracia”, estableció las aparentes continuidades entre los programas de Emilio Zapata y Venustiano Carranza. El discurso tampoco excluyó el uso de la Constitución de 1917, en particular los artículos 27 y 123. Finalmente concluyó:

Así es como el gobierno ha podido dar cima, sin desatender a la obra espiritual y estrictamente social de la revolución, a la construcción de la carretera México-Laredo que tan honda trascendencia habrá de tener en el desarrollo de las relaciones comerciales y espirituales de nuestros pueblos vecinos [...] Un nuevo sol de confraternidad esplende, por fortuna, en el cielo de América, cuya nación más poderosa, por beca de su ilustre Primer Mandatario [Roosevelt], invita a los países del continente a constituir una liga que venga a consagrar perpetuamente el imperio del derecho sobre el régimen brutal y despiadado de la fuerza, y cuando esto acontece en América en contraste con el espectáculo de ignominia que a los ojos atónitos del mundo nos da la vieja Europa (Medrano, 1936, p. 1330).

Los acontecimientos ocurridos en los años siguientes exhibieron el carácter meramente protocolario de la apertura de la Carretera Panamericana, y es que hubo intereses económicos que entraban paulatinamente en juego. Los procesos políticos y económicos tendieron, en estado latente, a una nueva controversia entre México y Estados Unidos, en los años previos a la Segunda Guerra Mundial. Las continuas apelaciones al panamericanismo y a la mutua comprensión que las carreteras producirían, fueron nuevamente olvidadas. Quince días después del encuentro en el Puente Internacional de Nuevo Laredo, el mismo Josephus Daniels difundió en sus informes a Washington su preocupación “por las ‘agresiones’ de Cárdenas a la economía, a la propiedad privada”, representada por las compañías petroleras instaladas en México desde el porfiriato (Daniels citado en Sosa, 1996, p. 160).¹⁷ Lo cierto es que Cárdenas tomó la decisión de expropiar esta industria, además de seguir la sugerencia de Múgica, porque las “compañías petroleras habían dejado de vender a crédito [...] gasolina y otros productos” (Gilly, 2001, p. 347). El territorio potosino, por el cual transitaban los novísimos caminos, se convirtió en punto de ruptura simbólica y material entre México y Estados Unidos.

La presencia de las compañías petroleras en San Luis Potosí y otras regiones de la Huasteca veracruzana y tamaulipecas fue la causa del conflicto entre el régimen y los viejos caudillos de la revolución. Tras la ruptura de Saturnino Cedillo con el gobierno de Cárdenas: “Comenzó a [planearse] una insurrección contra el gobierno federal a través del financiamiento de las empresas petroleras. Petroleros, nazis y nacionalistas vieron en Cedillo al hombre que podría encabezar las contrarreformas”, otorgándole dinero, armas y apoyo logístico para dar un golpe de Estado (Sosa, 1996, p. 21). Muerto en circunstancias aún no esclarecidas —en cuanto a la autoría intelectual del crimen—, Cedillo pasó a la historia como el último caudillo que intentó rebelarse contra el régimen posrevolucionario.

En San Luis Potosí ocurrieron dos acontecimientos que interrumpieron la prosperidad que la carretera trajo a Jacala y Tamazanchule. El primero de estos acontecimientos estuvo ligado a la caída de Cedillo, con la desobediencia de las medidas que la Suprema Corte dictó con respecto a los abusos de los petroleros (Gilly, 2001; Vázquez y Meyer, 2013, p. 173), principalmente, de los británicos y holandeses que hostilizaron al país. En cambio, los intereses petroleros de Estados Unidos “no pudieron acabar con la política del ‘buen vecino’, que insistía en negociar con México, más que arreglar las cosas por la fuerza” (Pérez, 1994, p. 383). Por la suma

¹⁷ Sobre las compañías ver a Uhthoff (2010).

de intereses diplomáticos y coyunturales que lo determinaron, el panamericanismo —por lo visto, una doctrina de bastante elasticidad ideológica— persistió durante la intriga petrolera.

El segundo acontecimiento, aunque no estuvo relacionado con la industria petrolera, ocasionó un descenso en el afluente de turistas en la vertiente del Golfo de México. En agosto de 1938, un huracán azotó San Luis Potosí. Para el mes siguiente la inversión hotelera corrió el peligro de perderse tras el desastre natural, por lo que autoridades bancarias y del gobierno federal diseñaron un “crédito hotelero” que subsidiaba y otorgaba exenciones fiscales a quienes invirtieran en la construcción de hoteles (Merrill, 2009, p. 91). William Harrison Furlong junto a la Asociación Mexicana de Automovilistas, emprendió nuevamente —con el beneplácito de Cárdenas— una nueva campaña publicitaria. Al año siguiente, el flujo turístico quedó re establecido en la “ascendente evolución de la nueva industria” (Anaya, 2009, p. 123) del ocio y entretenimiento. En un país como México en que los incansables ciclos de paz y de violencia atraen y alejan a los visitantes extranjeros, estos datos no son baladíes.

Conclusiones

En 1950, un balance internacional de la Carretera Panamericana señaló que esta siguió siendo una idea poco realista, debido a las malas condiciones de tránsito entre México y Centroamérica (Harrison, 1950, p. 182). El juicio de la Carretera Panamericana como poco “realista”,¹⁸ sirve para confrontar el optimismo con que el gobierno federal emprendió la construcción e inauguración de nuevas carreteras, entre ellas la Carretera Nogales-Mérida (1957), tal y como se nombró a la ruta que anteriormente impulsó el Automobile Club of Southern California. Pero también a partir de 1940, las razones para construir rutas vecinales e internacionales trascendieron la idea de atraer turistas. El binomio promoción turística y estereotipos populares demuestran ser sólo un artificio cuya utilidad ritual, además de presentar las obras de modernización del pasado inmediato, solo fue superada por el ruido que la prensa y diplomacia introdujeron durante la fase más radical del sexenio cardenista. A diferencia de otros países de América Latina, en México el “poder blando” y la “diplomacia del dólar” encontraron un límite preciso en las acciones de un gobierno que no reparó en gastos a la hora de festejar.

Los estereotipos para la promoción del turismo fueron un recurso utilitario del régimen posrevolucionario, pero también se caracterizaron por existir gracias al impulso de políticos y empresarios de Estados Unidos. La producción estereotípica de “lo mexicano” con la que el gobierno federal ofertó algunos de los atractivos nacionales a los automovilistas de la costa este de Estados Unidos, es un ejemplo de la confianza que construyó en torno a sí mismo a mediados del siglo veinte (Vázquez y Meyer, 2013, p. 176). Aunque simplificaron la realidad en potencia que significaba México, los estereotipos representaron el lado más amable del nacionalismo revolu-

¹⁸ A diferencia de la inauguración del tramo de la Carretera Panamericana aquí discutido, para mayo de 1950 el tramo “central” de la carretera, de Ciudad Juárez a El Ocotal, Chiapas, ameritó otro tipo de ceremonia oficial: una carrera automovilística que reunió a los principales pilotos del mundo. El presidente Miguel Alemán asistió al evento y, según las fuentes de la época, lo emocionó lo novedoso de los vehículos de carreras (Freeman, 2011, pp. 4-5).

cionario, aquel que fue digno de difundirse en la arena internacional y que aminoró una posible intervención armada durante el conflicto petrolero (Pérez, 1994). Juzgar las aportaciones de este artículo sobre las relaciones binacionales requiere enfatizar la operación simbólica que significó abrirle la puerta a los turistas y automovilistas extranjeros. Así, sirvan estas páginas como una suerte de arqueología del cruce en vehículo de Estados Unidos a México, y viceversa.

Referencias

- Almazán, J. A. (19 de mayo de 1932). *Carta al ingeniero Ramón Güemez Clouthier*. Archivo Plutarco Elías Calles (expediente 124: Compañía Constructora Anahuac, gaveta 15, inventario 980, f. 12). Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, Guadalajara, México.
- Anaya, L. (2009). La carretera panamericana y el despertar del turismo en México, 1936-1940. En L. Hernández, M. Certucha y L. Anaya (Coords.), *Lecturas históricas de Tamaulipas. Población y territorio. Ensayos* (pp. 107-137). México: Universidad Autónoma de Tamaulipas/Universidad La Salle-Ciudad Victoria/Instituto Tamaulipeco para la Cultura y las Artes.
- Anaya, L. (2013). Guerra, automóviles y carreteras. La influencia norte-americana y el mercado automotriz mexicano en la “reconstrucción” revolucionaria. *Boletín del Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca*, (73), 1-32.
- Anónimo. (24 de julio de 1936). *Carta al presidente de la república*. Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas (caja 627, expediente 515.1/10, legajos 4 y 5, f. 1353). Archivo General de la Nación, México.
- Berger, D. (2006). *The development of Mexico's tourism industry. Pyramids by day, martinis by night*. Nueva York: Palgrave Macmillan.
- Bess, M. K. (2014). Routes of conflict: Building roads and shaping the nation in Mexico, 1941-1952. *The Journal of Transport History*, 35(1), 78-96.
- Beltrán y Puga, F. (3 de marzo de 1926). *Memorándum dirigido a Eduardo Ortiz, secretario de Hacienda*. Archivo Plutarco Elías Calles (expediente 67: Comisión Nacional de Caminos, gaveta 14, inventario 923, legajo 1, f. 4). Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, Guadalajara, México.
- Burke, P. (2007). *Historia y teoría social*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Cárdenas, L. (21 de enero de 1935a). *Carta del presidente de la república a Henry Workman Keller*. Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas, caja 626, expediente 515.1/10, legajo 1, f. 170). Archivo General de la Nación, México.
- Cárdenas, L. (19 de enero de 1935b). *Memorándum del presidente de la república*. Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas (caja 626, expediente 515.1/10, legajo 1, f. 133). Archivo General de la Nación, México.
- Ceballos, M. (2001). Los dos Laredos: Historia compartida y experiencia de la frontera. En M. Ceballos (Coord.), *Encuentro en la frontera: Mexicanos y norteamericanos en un espacio común* (pp. 233-258). México: El Colegio de México/El Colegio de la Frontera Norte/Universidad Autónoma de Tamaulipas.
- Ceballos, M. (2006). La conformación del noroeste histórico mexicano. Larga duración, identidad y geopolítica. *Secuencia*, (65), 7-37.

- Cortés, V. (4 de junio de 1936). *Telegrama al presidente de la república*. Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas (caja 627, expediente 515.1/10, legajos 2 y 3, f. 643). Archivo General de la Nación, México.
- Daniels, J. (1949). *Diplomático en mangas de camisa. Embajador de los Estados Unidos en México de 1933-1942* (Trad. S. M. Duhart). México: Talleres Gráficos de la Nación.
- Denman, J. C. (25 de abril de 1936). *Carta al presidente de la república*. Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas (caja 627, expediente 515.1/10, legajos 2 y 3, f. 802). Archivo General de la Nación, México.
- Félix, H. (2011). *Tijuana la horrible. Entre la historia y el mito*. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte.
- Fell, C. (1989). *José Vasconcelos. Los años del águila (1920-1925). Educación, cultura e iberoamericanismo en el México posrevolucionario*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Freeman, J. B. (2011), “La carrera de la muerte”. Death, driving, and rituals of modernization in 1950s Mexico. *Studies in Latin American Popular Culture*, 29, 2-23.
- Gamio, M. (1982). *Forjando patria*. México: Editorial Porrúa.
- García, B. (2015). Cien años de carreteras en México, 1891-1991. En B. García, *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 403-426). México: El Colegio de México.
- Gilly, A. (2001). *El cardenismo. Una utopía mexicana*. México: Ediciones Era.
- González, E. (20 de noviembre de 1934). *Carta a José Inocente Lugo*. Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas (caja 626, expediente 515.1/10, legajo 1, f. 217). Archivo General de la Nación, México.
- Hall, B. (18 de julio de 1936). *Carta al presidente de la república*. Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas (caja 627, expediente 515.1/10, legajos 4 y 5, f. 1356). Archivo General de la Nación, México.
- Hamerstein, C. P. (25 de abril de 1936). *Carta al presidente de la república*. Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas (caja 627, expediente 515.1/10, legajos 2 y 3, f. 662). Archivo General de la Nación, México.
- Hayes, N. (1966). *New patterns in old Mexico. A study of town and metropolis*. New Haven: College and University Press.
- Harrison, J. L. (1950). The Pan American Highway. En J. Labatut y W. J. Lane (Coords.), *Highways in our national life. A symposium* (pp. 182-189). Princeton: Princeton University Press.
- Harrison, W. (20 de junio de 1936a). *Reporte del tramo Ciudad de México a Nuevo Laredo*. (Descripción decimal 1436-7, fs. 14-15). Archivo Histórico Genaro Estrada, Secretaría de Relaciones Exteriores, México.
- Harrison, W. (20 de junio de 1936b). *Extracto de telegrama al presidente de la república*. Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas (caja 627, expediente 515.1/10, legajos 2 y 3, f. 380). Archivo General de la Nación, México.
- Hart, J. (2013). *Empire of ideas. The origins of public diplomacy and the transformation of U.S. foreign policy*. Oxford: Oxford University Press.
- Herzfeld, M. (2005). *Cultural intimacy: Social poetics in the nation state* (2^a ed.). Nueva York: Routledge.

- Kelchner, W. (1938). The Pan American Highway. *Foreign Affairs*, 16(1), 723-727.
- Keller, H. W. (1934a). *Carta al presidente de la república*. Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas (caja 626, expediente 515.1/10, legajo 1, fs. 172-173). Archivo General de la Nación, México.
- Keller, H. W. (19 de noviembre 1934b). *Carta a Emilio González*. Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas (caja 626, expediente 515.1/10, legajo 1, f. 219). Archivo General de la Nación, México.
- Kim, J. (2015). Destiny of the West: The International Pacific Highway and the Pacific Borderlands, 1929-1957. *The Western Historical Quarterly*, 46(3), 311-333.
- Lopez, R. A. (2006). The Noche Mexicana and the exhibition of popular arts: Two ways of exalting indianess. En M. K. Vaughn y S. Lewis (Eds.), *The eagle and the virgin. Nation and cultural revolution in Mexico, 1920-1940* (pp. 23-42). Durham: Duke University Press.
- Marichal, C. (2002). Introducción. En C. Marichal (Coord.), *México y las Conferencias Panamericanas, 1889-1958, Antecedentes de la globalización* (pp.17-39). México: Secretaría de Relaciones Exteriores.
- McStay, C. E. (24 de marzo de 1934). *Carta al presidente de la república Abelardo L. Rodríguez*. Fondo Presidentes sección Abelardo L. Rodríguez (expediente 573.1/19). Archivo General de la Nación consultado en Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California (expediente 7.4, f. 1), México.
- Medrano, F. (6 de julio de 1936). *Discurso en el Estadio Nacional*. [Versión mecanografiada]. Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas (caja 627, expediente 515.1/10, legajos 4 y 5, fs. 1322-1330). Archivo General de la Nación, México.
- Merrill, D. (2009). *Negotiating paradise. u.s. tourism and empire in Twentieth Century Latin America*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press.
- Mijares, M. (2015). Juan Andrew Almazán y la compañía Constructora Anáhuac: negocios y política durante la posrevolución, 1927-1932. En M. Palacios (Coord.), *Negocios, empresarios y entornos políticos en México, 1827-1958* (pp. 229-261). México: El Colegio de México.
- Núñez, F. A. (2012). Aspectos del turismo en el Distrito Norte de la Baja California, 1920-1929. *Meyibó*, 3(6) 37-67.
- Pace, G. (1990). Automobile Club of Southern California, 1900-1990. *Southern California Quarterly*, 72(4), 393-403.
- Partido Nacional Revolucionario (PNR). (Julio de 1936). Un saludo de amigos. *Así es... El México de hoy de mañana*, (4).
- Pérez, R. (1994). Indigenismo, hispanismo y panamericanismo en la cultura popular mexicana de 1920 a 1940. En R. Blancarte (Comp.), *Cultura e identidad nacional* (pp. 343-383). México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Fondo de Cultura Económica.
- Pérez, R. (2009). Down Mexico Way'. Estereotipos y turismo estadunidense en el México de 1920-1940. En A. Azuela y G. Palacios (Coords.), *La mirada mirada: transculturalidad e imaginarios del México posrevolucionarios, 1910-1945* (pp. 153-180). México: El Colegio de México/Universidad Nacional Autónoma de México.

- Quintanilla, L. (Agosto de 1936). *Oficio a Eduardo Hay, secretario de Relaciones Exteriores*. (Descripción decimal 1436-6, f. 107). Archivo Histórico Genaro Estrada, Secretaría de Relaciones Exteriores, México.
- Riguzzi, P. y Rios, P. de los (2012). *Las relaciones México-Estados Unidos, 1756-2010, tomo II: ¿Destino no manifiesto?, 1867-2010*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México/Secretaría de Relaciones Exteriores.
- Rodríguez, A. L. (13 de abril de 1934). *Carta a C. E. McStay, field secretary del Automobile Club of Southern California*. Fondo Presidentes, sección Abelardo L. Rodríguez (expediente 573.1/19). Archivo General de la Nación consultado en Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California (expediente 7.4, f. 8), México.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (scop). (1931). *Los caminos de México* (edición bilingüe). México: Comisión Nacional de Caminos.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (scop). (1936a). *Camino México-Nuevo Laredo*. México: Dirección Nacional de Caminos.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (scop). (Julio de 1936b). *Proyecto de Programa Inauguración del Camino México-Laredo*. Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas (caja 626, expediente 515.1/10, legajo 1, f. 315). Archivo General de la Nación, México.
- Secretaría de Relaciones Exteriores (sre). (29 de marzo de 1932). *Oficio núm. 350 del consulado mexicano en Nogales, Arizona a Rodolfo Elías Calles, gobernador de Sonora*. (Descripción decimal iv-618-25). Archivo Histórico Genaro Estrada, Secretaría de Relaciones Exteriores, México.
- Secretaría de Relaciones Exteriores (sre). (Diciembre de 1933). *Séptima Conferencia Internacional Americana*. (Legajo encuadrado 234). Archivo Histórico Genaro Estrada, Secretaría de Relaciones Exteriores, México.
- Sosa, R. (1996). *Los códigos ocultos del cardenismo: un estudio de la violencia política, el cambio social y la continuidad institucional*. México: Plaza y Valdez, Universidad Nacional Autónoma de México.
- St. John, R. (2009). Selling the border: trading land, attracting tourists, and marketing american consumption on the Baja California border, 1900-1934. En A. McCrossen (Ed.), *Land of necessity: Consumer culture in the United States-Mexico borderlands* (pp. 113-142). Durham: Duke University Press.
- Sullivan, N. (10 de agosto de 1936). *Carta al presidente de la república*. Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas (caja 627, legajos 2 y 3, f. 1259). Archivo General de la Nación, México.
- Tinker, M. (2001). Los dos Nogales. En M. Ceballos (Coord.), *Encuentro en la frontera: mexicanos y norteamericanos en un espacio común* (pp. 259-279). México: El Colegio de la Frontera Norte/El Colegio de México/Universidad Autónoma de Tamaulipas.
- Tobey, S. M. (4 de marzo de 1938). *Carta al presidente de la república*. Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas (caja 627, expediente 515.1/10, legajos 2 y 3, f. 1050). Archivo General de la Nación, México.
- Uhthoff, L. M. (2010). La industria del petróleo en México, 1911-1938: Del auge exportador al abastecimiento del mercado interno. Una aproximación a su estudio. *América Latina en la Historia Económica*, (33), 5-30.

- Valenzuela, J. M. (1998). *Nuestros piensos. Culturas populares en la frontera México-Estados Unidos*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Valenzuela, J. M. (2003). Centralidad de las fronteras. Procesos socioculturales en la frontera México-Estados Unidos. En J. M. Valenzuela (Coord.), *Por las fronteras del norte. Una aproximación cultural a la frontera México-Estados Unidos* (pp. 33-67). México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Fondo de Cultura Económica.
- Vázquez, J. Z. y Meyer, L. (2013). *México frente a Estados Unidos. Un ensayo histórico, 1776-2000* (6^a reimpresión). México: Fondo de Cultura Económica.
- Waters, W. (2006). Remapping identities: Road construction and nation building in postrevolutionary Mexico. En M. K. Vaughn y S. Lewis (Eds.), *The eagle and the virgin. Nation and cultural revolution in Mexico, 1920-1940* (pp. 221-242). Durham: Duke University Press.

Víctor Manuel Gruel Sández

Mexicano (Mexicali, Baja California). Licenciado en sociología por la Universidad de Guadalajara. Maestro en estudios socioculturales por la Universidad Autónoma de Baja California y actual estudiante del doctorado en historia en El Colegio de México. Líneas de investigación: historia política, historia regional e historia cultural del norte de México en el siglo veinte. Publicación reciente: “La Comisión Nacional de Caminos”, *Boletín del Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca*, núm. 80, septiembre-diciembre de 2015.