

**“La Carretera Panamericana, el circuito del Caribe y el turismo Norteamericano en  
México y Cuba, 1898-1961”**

*Septiembre 12, 2011, UNAM*

Dr. J. Brian Freeman

En su análisis sobre la integración del hemisferio occidental durante la “edad de la máquina,” el historiador Ricardo Salvatore argumenta que las “maravillas tecnológicas” de siglo XIX y XX – canales, trenes, automóviles, aviones, etc. – han sido “cruciales para imaginar modos de integrar a América Latina en la esfera del comercio y la influencia de los Estados Unidos.” Los espectaculares esfuerzos ingenieriles como el Ferrocarril Panamericano, la Carretera Panamericana y Aerovías Panamericanas (Pan-American Airways), han “constituido proyecciones de la civilización mecánica estadounidense sobre el terreno de las relaciones interamericanas.” Salvatore llama a estas visiones de conectividad, “utopías de la transportación,” para destacar su “naturaleza ficticia y comprehensiva,” así como para subrayar el desplazamiento de lo que él llama “la mágica mecánica” al espacio virtual de “Pan-América”, un espacio creado a través de las políticas exteriores, el expansionismo empresarial y los proyectos de conocimiento.

En este ensayo se traza la planificación y parcial construcción de una “utopía de transporte” olvidada casi por completo: el Circuito del Golfo de México. Este proyecto buscaba conectar a Cuba, México y la Florida a través de una serie de caminos, puentes y buques especiales para automóviles. El proyecto de infraestructura, formalmente propuesto durante el Conferencia interamericana de Consolidación de la Paz de 1936

celebrada en Buenos Aires, representó un claro intento de extender los beneficios de la Carretera Panamericana a Cuba y enlazar al sureste de México con la costa este de los Estados Unidos. A finales de la década el plan había capturado la atención de turistas, periodistas y escritores debido a su potencial de ofrecer a los automovilistas acceso fácil a la “exótica” isla cubana y a un México “antiguo,” adjetivos utilizados incesantemente en las descripciones del Circuito.

En este ensayo voy a examinar los esfuerzos entrelazados de los políticos y técnicos mexicanos, cubanos y norteamericanos, así como los viajeros y representantes de las industrias de turismo y de transporte, para enlazar los sistemas carreteros de los tres países y promover lo que la prensa estadounidense llamaría el “Tour Circular” (“Circle Tour”). Quiero enfatizar que esta particular “utopía de transporte” surgió de un conjunto de influencias que incluyeron la política de unidad hemisférica, la emergencia del turismo como una estrategia para el desarrollo económico y la creciente boga del turismo automovilístico.

Se sitúa el proyecto del Circuito del Golfo en una historia mas amplia de la construcción de caminos y la promoción de turismo automovilismo internacional en México y Cuba. Después, se examinan los numerosos intentos oficiales de los dos países de conectar sus sistemas de caminos a través de un lazo alrededor del golfo, una idea que pronto despertaría la producción de numerosos artículos en revistas y periódicos estadounidenses, incluyendo *popular science*, *popular mechanics*, la revista *Life*, y *New York Times*. Concluyo examinando el colapso del proyecto posterior a la revolución cubana.

## **Aventureros precoces**

Ya para principios del siglo XX la elite mexicana y cubana había adoptado el automóvil con un marcado entusiasmo. En 1895 el primer coche moderno llegó a México y en 1899, después del colapso del régimen colonial español, el primer cargamento de automóviles arribó a Cuba. Inicialmente el automóvil representaba un fenómeno básicamente ciudadano – el único espacio con caminos apropiados – pero pronto se asoció con un proyecto modernizador mas amplio, y tanto en México como en Cuba la prensa empezó a hablar de una ‘locura por el automóvil’ que estaba haciendo furor en los dos países. En 1903, se construyeron nuevos caminos hasta los municipios en las afueras de la ciudad de México, Pablo Escandón fundó un club de automóviles, y 125 coches transitaban por las calles de la capital. En ese mismo año, se fundó la Asociación Cubana de Automóviles y los dos países se volvieron destinos para carreras automovilísticas domesticas e internacionales. En 1911, ya había 2000 automóviles en la Ciudad de México y varios centenares en las calles de la Habana.

Al mismo momento que la elite Mexicana y Cubana adoptaron el automóvil, entusiastas norteamericanos empezaban a concebir a los dos países como tierras vírgenes listas para ser conquistadas por el coche. Mientras tanto los intereses automovilísticos norteamericanos y viajeros aventureros siguieron el desarrollo de buenos caminos y reportaron sobre las posibilidades de emprender viajes en automóvil por los países vecinos. Durante las primeras décadas del siglo aparecieron libros como *A Motor Car Story of Interior Cuba* (1909) y películas como *Motoring, Cuba and Jamaica* (1915). Mientras tanto, clubes automovilísticos proveyeron información al publico

norteamericano, como en 1919 cuando el Club Automovilístico Norteamericano notó: ‘no mas de seis horas por barco de vapor desde Cayo Hueso,’ la isla ofrece a turistas ‘una oportunidad para ver escenas desacostumbradas y aspectos de la vida cotidiana de gente desconocida, todo sin tener que soportar las molestias de un viaje largo y las condiciones primitivas a veces encontradas en otros países.’

De modo similar, automovilistas norteamericanos cruzaban la frontera entre México y los Estados Unidos en busca de aventura y lo exótico. En 1908 salió el libro *The Motor Boys go to Mexico* y en 1910 Charles Fredrick Holder escribió sobre su viaje por automóvil en busca de una piedra precolombina en su artículo ‘motoring in cactus country.’

El creciente interés sobre el turismo automovilístico internacional hizo que los hacedores de la política en México y Cuba se dieran cuenta de que los buenos caminos podrían hacer mucho para atraer turistas norteamericanos. En 1925 los dos países iniciaron programas extensivos en la construcción de carreteras nacionales. Aunque la construcción de caminos tuviera mucho que ver con fines domésticos – integración económica, centralización política y la formación de la identidad nacional – políticos y técnicos casi siempre justificaron sus esfuerzos explicando la necesidad de fomentar el turismo extranjero.

En Cuba, el recién electo presidente Machado inició la construcción de la Carretera Central. El proyecto, estuvo a cargo del Secretario de Obras Publicas Carlos Miguel de Céspedes, un reconocido defensor del turismo. El proyecto conectó a la Habana con Santiago. Como dijo un representante Cubano, la construcción del camino

estuvo ligado a un proyecto oficial de atraer turistas extranjeros a la isla con la espera de que el turismo se volviera ‘la segunda industria de Cuba,’ después del azúcar.

En México, el Presidente Calles organizó la Comisión Nacional de Caminos ese mismo año, la cual representó la primera organización moderna para la construcción de caminos nacionales para automóviles. La construcción de caminos tenía múltiples fines, como hemos señalado, pero uno de los principales era atraer turistas de los Estados Unidos. Al final de la década, el gobierno había formado varias comisiones y agencias dedicadas a facilitar la entrada de turistas y mejorar la coordinación entre oficinas de turismo, transporte, salud pública, aduana y migración.

Estos esfuerzos en Cuba y México coincidieron con varios esfuerzos internacionales de unir los caminos del hemisferio y formar una Carretera Pan-Americana. Este concepto apareció por primera vez durante la Conferencia de Estados Americanos en 1923, en Chile, donde representantes de la industria automovilística y de construcción de los Estados Unidos propusieron construir una red de caminos conectando las principales ciudades de las Américas. Un año después, ingenieros del hemisferio occidental se juntaron en Washington para estudiar el plan y durante los congresos interamericanos durante el resto de la década continuaron la planificación del sistema carretero.

Mientras estos primeros intentos de establecer un sistema de carreteras interamericanas siguieron adelante, Cuba, aunque aislado del continente por el mar, pronto empezó a argumentar que debería estar incluido en el proyecto. En Mayo de 1929, en lo que probablemente era la primera mención de la idea del Circuito del Golfo, el Secretario Céspedes sugirió a la Asociación Norteamericana de Constructores de

Caminos que los puertos de la Florida del sur, Cuba occidental y Yucatán deberían estar ligados por ‘buques ferry’. Aunque no existía un camino entre Yucatán y el resto de México, Céspedes y otros empezaban a imaginar un futuro flujo de automovilistas norteamericanos viajando a México por Cuba, en vez del suroeste de los Estados Unidos.

Pronto, estas visiones capturaron la imaginación de periodistas y ‘escritores de viaje’. En 1931, por ejemplo, Alpheus Hyatt Verrill, hizo un llamado a los turistas a ‘llevar sus coches a Cuba,’ en su libro *Cuba of Today*. Otros escritores y periodistas empezaban a publicar reportes sobre los servicios de buques para automóviles y el estatus de caminos alrededor del Golfo y al final de la década del 20 algunos automovilistas aventureros empezaban a enviar sus coches a la isla.

### **El Nuevo Trato y la Guerra Mundial**

En 1929 el estallido de la crisis económica mundial produjo serias dificultades para las economías del continente y dificultó los planes de vincular las economías turísticas de los tres países vecinos. Los historiadores de América Latina han señalado que este periodo representó un momento clave en el desarrollo económico de la región y han argumentado que la contracción de exportaciones e importaciones impulsó un desligamiento de los países latinos de la economía global. Aun así, el desarrollo de la industria del turismo, impulsada por el estado, representa un claro ejemplo del intento de enlazar las económicas domesticas a la economía global; esto es porque el turismo en sí representa una industria de exportación, desde la perspectiva de los economistas. En el contexto de crisis económica, México y Cuba vieron en el turismo una manera de reemplazar los

ingresos de exportaciones tradicionales como la agricultura, la minería y el petróleo. Además, el turismo podría incrementar la llegada de divisas, solucionar problemas de balance de pagos, e impulsar la diversificación económica. Durante estos años Cuba y México profesionalizaron sus industrias de turismo a través del establecimiento de nuevas agencias dirigidas por el estado y promovieron nuevos destinos turísticos.

Como Rosalie Schwartz ha señalado, los creadores del Nuevo Trato en los Estados Unidos vieron la promoción del turismo en América Latina como una manera de impulsar el mejoramiento económico. Sabían que el declive en el comercio exterior había contribuido al colapso económico y vieron en el turismo una manera de inyectar dólares en las economías de la región. Estos políticos argumentaron que con la llegada de divisas a países receptores de turistas, podrían empezar otra vez a comprar bienes norteamericanos.

Viajando a Washington en 1935, un delegado Cubano pidió al Presidente Roosevelt la asistencia económica a su país. La respuesta de Roosevelt fue promover la isla como un destino para familias y subrayar las playas bonitas, atracciones culturales, y la belleza natural de la isla, en vez de sus cabaretes y casinos. La propuesta de Roosevelt hizo eco con las iniciativas que promotores del turismo cubano ya habían iniciado hace varios años.

La promoción de viajes internacionales durante los años 30 representó mas que un plan de mejoramiento económico; pronto se vio ligada a ideales de cooperación hemisférica y respeto mutuo de la política del buen vecino. Meses después de anunciar la nueva política para el hemisferio, Roosevelt invocaría los beneficios culturales del automovilismo internacional y su capacidad de ‘mejorar el entendimiento panamericano’.

Y durante la segunda mitad de los años 30, este programa de cooperación hemisférica se asoció cada vez más con la defensa del continente contra el fascismo. Así que, durante los últimos años de la década hasta el final de la guerra, los buenos caminos y el automovilismo se entendieron como elementos claves para la preparación militar del hemisferio.

Mientras tanto, representantes cubanos harían llamados para reconocer los caminos de la isla como parte del sistema panamericano de carreteras. Durante la Conferencia Interamericana para el mantenimiento de la paz en 1936, José Manuel Cortina, cabecera de la delegación cubana, recomendaría que se hicieran estudios sobre cómo extender los beneficios de la carretera panamericana a Cuba y las demás islas del Caribe. Dos años después, durante la Octava Conferencia de Estados Americanos, los congresistas adoptaron una resolución para estudiar la extensión de la Carretera Panamericana a las llamadas ‘republicas insulares de América’ por ‘botes de paso.’ Y otra vez en abril del siguiente año, los delegados del Primer Congreso Interamericano del Viaje, llamaron a la Confederación Panamericana de Carreteras para estudiar las posibilidades de extender el sistema carretero continental a las islas del Caribe por ‘autobuses.’

Inducidos por preocupaciones sobre la competencia con México por los turistas norteamericanos, los cubanos entraron en pláticas directas con oficiales en la Ciudad de México. En 1936, el periodista Miguel González y el director de la Sociedad Columbista Panamericana, Dr. Julián Martínez Castells visitaron México para juntarse con el vicepresidente de la Asociación Mexicana del Turismo, Efraín Buenrostro, para discutir los esfuerzos de ligar Cuba a la Carretera Panamericana a través de México. Esta junta

marcaría el principio de varios años de colaboración entre los dos países en cuanto al turismo y automovilismo.

Con la declaración de guerra contra el Eje en 1941 por los norteamericanos, seguido por los Cubanos y Mexicanos, los reportes sobre el circuito del golfo se incrementaron considerablemente aún en un contexto de dificultades por la falta de automóviles, neumáticos y petróleo. En su artículo de diciembre de 1942, llamado ‘Vecinos trabajando juntos’, el vicepresidente norteamericano Henry A. Wallace argumentó que los pueblos de América se estaban volviendo ‘buenos amigos’, y esto sugirió, se debió en gran parte a los esfuerzos de los automovilistas. Notó que, aunque la política del ‘buen vecino’ había tenido vigencia por casi una década, fue solamente con la ‘lucha por la libertad’ de los aliados que los países de América estaban ‘realmente empezando a conocerse y encontrando maneras tangibles y concretas para trabajar juntos.’ Como prueba de este encuentro de culturas, Wallace notó que, de todos los métodos para forjar buenas relaciones entre los pueblos de América, viajar era lo mejor, y el vicepresidente argumentó que la construcción de caminos y el creciente número de automovilistas prometían producir lo que llamó una ‘gran aventura en las relaciones humanas y culturales.’

Mientras tanto, los promotores continuaban trabajando en el circuito del golfo. En 1941, aparecieron discusiones sobre el proyecto en el Congreso Interamericano de Turismo y el Cuarto Congreso Panamericano de Carreteras. Durante el último de éstos, se aprobó una propuesta de los delegados cubanos en la cual se reconocía oficialmente la carretera que pasó del centro de México hasta Yucatán así como la Carretera Central de Cuba como una extensión de la Carretera Panamericana. Terminada la guerra en 1945,

delegados de los países alrededor del Golfo asistieron una cumbre llamada la Conferencia Turística Miami-Cuba-México, donde resolvieron cooperar en el desarrollo de confortables y económicos servicios marítimos entre los puertos de la Florida, Cuba y México con el fin de intensificar el flujo de turistas alrededor del Golfo. Y durante el año siguiente en la Reunión Plenaria Anual de la ‘Comisión Turística Miami-Cuba-México’, los delegados hicieron otro llamado a llevar a cabo la construcción del circuito. Significativamente, en 1946, representantes de la Federación Interamericana de Automóvil Clubs se reunieron en la Habana para discutir la importancia de cooperar con el fin de aumentar los flujos de turistas en el hemisferio.

### **Sueños Posguerras**

Durante la época de la posguerra, periodistas y escritores comentaron entusiasmadamente sobre el estatus del circuito. En 1946, por ejemplo, la revista Popular Mechanics hizo un llamado a su lectores a ‘manejar por las americas,’ ‘ahora que el coche de la familia se esta moviendo otra vez’. Los planes para establecer buques para automóviles entre la Florida, Cuba y México significaban que turistas del este de los Estados Unidos podrían ahorrar 800 millas camino a la Ciudad de México. Significativamente, la revista promocionó el viaje, no al turista acomodado, sino a la clase media. A través de una historia mínima de la Carretera Panamericana, el artículo ofrecía a los lectores una narrativa de ingenio militar norteamericano y describió el proyecto como si fuera inspirado, planeado y construido totalmente por los norteamericanos en beneficio del hemisferio occidental. Un viaje por el sistema de carreteras, explicó el artículo, ofrecería

al automovilista una oportunidad de ver la transformación de la región; la construcción de gasolineras, garajes, hoteles para automovilistas y restaurantes modernos.

Discusiones parecidas aparecieron en guías para automovilistas como *All the Best in Cuba* de Sydney Clark. Y en 1947, la artista Doris Lee documentó su viaje alrededor del Circuito en una edición de la revista *Life*. Las pinturas de Lee, incluidas en el artículo, documentaron una variedad de escenas folklóricas: mujeres y hombres pescando en Cayo Hueso, una mujer sentada en un balcón, una mujer y su hijo sobre un burro, gente bañándose en un río, vendedores ambulantes, etc.

Durante estos años aparecieron numerosos mapas del Circuito en los cuales el sistema carretero se presentó como una realidad material. En 1954, la revista *Popular Science* publicó el artículo, 'New Road to Turn History's Vivid Pictures,' ilustrado con un dibujo del golfo de México inscrito con íconos o estereotipos de los varios lugares alrededor del golfo. Al lado de Cuba, los lectores podían encontrar imágenes de playas bonitas, peces brincando y edificios coloniales, mientras en México aparecían iglesias coloniales, ruinas precolombinas, actividades folklóricas y por supuesto, el cactus; al lado de la Ciudad de México, en vez, había imágenes de la modernidad como edificios modernistas.

La explosión del automovilismo en los Estados Unidos durante la posguerra inspiró a los gobernantes y técnicos de Cuba y México a facilitar aún más la entrada de turistas extranjeros. Durante la década de 1950, estos dos últimos países permitían la entrada para estadías de hasta 6 meses con nada mas que una tarjeta de turista. A mediados de los años 50 automovilistas que llegaron a Cuba no tenían que pagar derechos para internar su auto en el país ni conseguir una licencia especial.

En 1953 José Manuel Cortina se dirigió a los asistentes de una conferencia sobre la “Carretera Panamericana y el Circuito del Caribe,” organizado por el Club de Leones de la Habana. Cortina declaró que ‘el problema del transporte entre la Florida, Cuba y Yucatán’ tenía que solucionarse debido a que el circuito no solamente favoreció a Cuba, sino que la falta de una conexión entre la isla y sus países vecinos tenía la capacidad de ‘definitivamente perjudicar a Cuba.’ Haciendo varias referencias a los ‘millones de automóviles’ en los Estados Unidos, Cortina cuestionó como Cuba podría desarrollar una exitosa industria de turismo si los automovilistas del país vecino no podían visitar la isla. ‘El viajero que visita la Florida con su coche y le gusta la autonomía de movimiento que caracteriza el norteamericano [...] nunca va a visitar a Cuba si tiene un modo fácil de llevar consigo su automóvil, y en él, a sus familiares e hijos.’ Hablando en el contexto de la llegada al poder de Fulgencio Batista y de un fuerte conflicto político, Cortina lamentó que Cuba estaba ‘perdiendo la competencia’.

### **Revolución Cubana**

El 1 de enero, 1959, el presidente Batista se exilió y los rebeldes del movimiento 26 de Julio tomaron el control de la isla. Este evento produjo una explosión de ‘información desfavorable’ y un declive en el flujo de turistas a Cuba. Hoteles y casinos de la Habana se quedaron prácticamente vacíos. El nuevo régimen intentó fomentar el turismo haciendo más leves los requisitos para la entrada de turistas (ya no necesitaba tarjeta de turista), pero los revolucionarios enfrentaron cierto conflicto entre su discurso anti-imperialista y su deseo de atraer visitantes extranjeros.

Mientras el nuevo régimen cubano intentó salvaguardar su industria turística, constructores de caminos mexicanos terminaron la última fase de la Carretera entre el centro de México y Yucatán. Escritores y periodistas empezaban a reportar sobre el nuevo camino y uno de estos observó que los automovilistas ya tenían ‘acceso fácil a esa rica y tropical tierra y las grandes ruinas Mayas.’ En Febrero, un periodista del *New York Times* hizo la ruta de la ciudad de México al este de Yucatán para confirmar que el viaje era posible, y reportó que encontró ‘turistas de la Florida que habían enviado sus coches hasta Cuba y después a México; tenían pensado regresar a los Estados Unidos por México’.

En 1962 las relaciones diplomáticas entre los Estados Unidos y Cuba se habían roto, tuvo lugar el embargo, y restricciones sobre los viajes fueron impuestas. Pero aún antes, los turistas habían empezado a dejar Cuba en busca de destinos más estables. En 1959, por ejemplo, 8 barcos cancelaron sus visitas a la Habana.

El 7 de mayo de 1963, John F. Kennedy habló al Congreso Panamericano de Carreteras y comentó sobre el estatus del sistema interamericano. Notó: ‘No puedo creer que podamos concentrar nuestros esfuerzos en una iniciativa que tiene mas importancia, simbólicamente y materialmente, que el desarrollo de esta carretera. [...] Cuanto más podamos hacer para unir las repúblicas hermanas de este hemisferio en una gran comunidad, mas fuerte serán [...] Yo creo que es una cuestión no sólo de construir estos caminos sino de mantenerlos [...]’.

Cuba, la isla que hace unos pocos años había sido promovida como un componente central de la Carretera Panamericana, ya no ameritaba mención alguna. Paradójicamente, el llamado de Kennedy de no solamente construir caminos sino

mantenerlos, subrayó incómodamente la reciente eliminación de la isla de ese mismo sistema.

Posterior a la implementación de la prohibición de viajes a Cuba, los mapas y las discusiones sobre la Carretera Panamericana empezaban a reflejar el conflicto político despertado por la Revolución Cubana. Pronto, la memoria tanto de Cuba como una extensión del sistema panamericano de carreteras como el Circuito del Golfo en sí empezaban a desaparecer. Representativo de este proceso de olvido, en Mayo de 1963, la revista *The Rotarian* detalló el estatus del sistema de transporte. En el artículo, figuraba un mapa pintoresco en el cual no aparecía ni una referencia a la isla. En un sentido, Cuba dejó de existir. Durante ese mismo mes, Kennedy haría un llamado a los países de América Latina para prevenir el flujo de personas saliendo de Cuba y para controlar el movimiento de los ciudadanos de los países de la región a la isla. En este contexto, el viaje se volvió subversivo y el ideal de una región completamente integrada se vio abandonado por los Estados Unidos dada las preocupaciones de la guerra fría. Así que, la plática de Kennedy marcó una inversión en el discurso sobre los beneficios de los contactos inter-culturales.