

# En Pos del Edén Occidentalizado. Turismo y Naturaleza en la Prensa del Porfiriato, México

Marco Aurelio Almazán Reyes<sup>1</sup>

## RESUMEN

El presente artículo ilustra que las ideas vertidas en la prensa del Porfiriato (1876-1911) sobre la incorporación de los recursos naturales en el incipiente turismo en México pretendían la adecuación de paisajes acorde a parámetros modernos y de índole liberal, los cuales se consideraban, por parte de las élites nacionales, apropiados para atraer y recibir turistas extranjeros, principalmente estadounidenses y europeos occidentales. A partir de la revisión del contenido de rotativos de ese período, y su contextualización, se interpreta que coadyuvaron a la difusión de las actividades del turismo en el país pero también a su legitimación e instauración como “territorio del turismo” y de atractivos turísticos. En tal proceso, sus propuestas de adecuación de la naturaleza consideraban más los beneficios para algunos actores sociales, como empresarios, turistas de alto poder adquisitivo o extranjeros, en detrimento de otros, como la población campesina e indígena, o llegaban a implicar impactos para otros elementos del paisaje, como la fauna.

**Palabras clave:** turismo; naturaleza; paisaje; prensa; porfiriato.

---

<sup>1</sup> Doctor en Antropología (Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, CIESAS, Ciudad de México). Profesor de posgrado en el Instituto de Estudios Superiores de la Ciudad de México “Rosario Castellanos”, ORCID: 0000-0003-4788-2875, e-mail: ctassarma@gmail.com

La mayor parte de los análisis sociales del desarrollo del turismo en México ubican sus primeras etapas a partir de la década de 1920, durante la que surgieron instancias gubernamentales para su fomento y en la que se habrían implementado planes que el convulso decenio de 1910 habría interrumpido.<sup>2</sup> Sin embargo, la prensa del Porfiriato (1876-1911) da cuenta de una creciente actividad y de un vasto interés en el ámbito, lo cual se conjunta a lo identificado por algunos autores en casos como los de Pátzcuaro, Querétaro o Yucatán, en que el turismo creció sustancialmente y generó cambios en la infraestructura local<sup>3</sup>. Editoriales, reportes y noticias de rotativos de la época reflejan que, en correlación con el crecimiento del pujante ferrocarril, un mayor número de viajeros tanto nacionales como extranjeros arribaban a diferentes puntos del país, y con ello incrementaban las expectativas sobre los beneficios que el turismo generaría. Una de sus facetas principales fue la relacionada con la naturaleza y sus recursos, entendiendo por éstos los medios de subsistencia que el hombre toma de aquella<sup>4</sup>. Espacios con lagos, montañas, playas, volcanes o climas templados y tropicales eran aludidos por su potencial para la atracción de turistas, o directamente promocionados dada la relevancia que se les atribuía. Aún más, se vertían opiniones sobre la pertinencia de que turistas con poder adquisitivo, preferentemente extranjeros, invirtieran en ellos, o que adquirieran superficies y se establecieran en el país al considerar que contribuirían al progreso y a la modernización. Así, la prensa de la época representa un registro privilegiado sobre dicha actividad, de propuestas para su implementación, así como de las que consideraban incorporar a los recursos naturales a ese ámbito. Acorde a las aportaciones de Rodolfo Bertoncetto, se considera que los denominados territorios turísticos, así como sus atractivos, no lo son *per se* sino que son construidos socialmente según intereses de actores concretos, a su vez inmersos en contextos

<sup>2</sup> Por ejemplo, Dina Michele Berger, *Piramids by day, martinis by night: the development and promotion of Mexico's tourism industry, 1928-1946*. (Nueva York: Palgrave-Macmillan, 2006); Francisco López Palomenque, "Principales actores en el turismo mexicano", en *Coord. Atlántida Coll-Hurtado, Espacio y ocio: el turismo en México*. (México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, 2016), pp. 51-66; Eugenio Mercado López "Patrimonio cultural y turismo en el México posrevolucionario", *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural* vol. 14, núm. 4 (2016), pp. 1027-1040.

<sup>3</sup> José Manuel Martínez Aguilar, "Una mirada al surgimiento del turismo en Pátzcuaro". *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural* vol. 15, núm. 2 (2017), pp. 409- 418; Donatella Rosa Vittoria Ochippinti, "El turismo en Querétaro durante el porfiriato, 1882-1910" (tesis de Maestría en Historia, Universidad Autónoma de Querétaro, 2014); Pedro Ojeda Miranda "Viajeros y turistas de Yucatán, 1822-1915", *Iberoamericana* vol. 14, núm. 53 (2014), pp. 7-28. Se denomina Porfiriato al período de 35 años en que Porfirio Díaz Mori fungió como presidente de México, desde noviembre de 1876 hasta mayo de 1911 –sólo con la excepción del cuatrienio de 1880 a 1884 en que fue presidente su compadre Manuel González-. Así, en este trabajo se emplea el adjetivo "porfirista" para aludir también a ese período y algunas de sus manifestaciones. Algunos rasgos generales de dicho período se señalan en el apartado III.

<sup>4</sup> Ángel Bassols Batalla, *Recursos naturales de México: una visión histórica*. (México: Cenzontle, 2006), p. 15.

sociopolíticos mayores<sup>5</sup>. En el caso que nos ocupa, las líneas de los rotativos que aludían a México como un “territorio del turismo” retomaban parámetros de índole liberal, cuyos referentes –así como para la élite del país en general– eran las sociedades de Europa occidental y de Estados Unidos –país del que procedía el mayor número de viajeros extranjeros–, con los que se conformaba el imaginario de lo que se concibe como edén occidentalizado<sup>6</sup>. Mediante este se concebía a espacios naturales pero con características consideradas de valía para lograr el confort de turistas de alto poder adquisitivo, y con ello generar ingresos económicos, y que contaran con la disponibilidad de infraestructura para su arribo y estadía así como con poblaciones locales con formas de vida acordes a tal ideal. A su vez, con tales espacios las élites nacionales podían proyectar que la diferencia entre los paisajes nacionales con los de países que consideraban más avanzados estaba acortada. De hecho, al ser una idea adoptada de las élites europeas, tal fenómeno forma parte del proceso homogeneizador del capital a través de la actividad turística, que en primera instancia se habría expandido a regiones de dichos países, “luego, la apropiación descenderá en una marcha irresistible hacia otros países (...) y hacia otros paisajes”<sup>7</sup>.

Debido a su objetivo de identificar el tipo de ideas, y sus propósitos, vertidas en periódicos del Porfiriato –identificados en repositorios digitales, centralmente en la Hemeroteca Nacional Digital de México (HNDM)– sobre la incorporación de los recursos naturales en el turismo, el trabajo confluye en el ámbito de la historia ambiental, particularmente en su vertiente de observar la influencia de las percepciones de las sociedades en sus comportamientos sobre el ambiente, o lo que puede denominarse como “historia ambiental cultural”<sup>8</sup>. Tiene particular interés en observar las propuestas de adecuación de paisajes locales, entendidos como unidades espacio-temporales naturales y culturales conformados mediante relaciones sociales y procesos históricos, y cuyas implicaciones complejas son “producto de la

---

<sup>5</sup> Rodolfo Bertoncello “Turismo y territorio. Otras prácticas, otras miradas”. *Aportes y transferencias*, vol. 6, núm. 2 (2002), pp. 29-50.

<sup>6</sup> Para una observación sobre el imaginario del edén y el turismo, en la cual se inspira el título de este trabajo, ver Daniel Hiernaux, “En busca del Edén: Turismo y Territorio en las Sociedades Modernas”, *Ciudades, Revista de la Red Nacional de Investigaciones Urbanas*, núm. 23 (1994), pp. 24-30.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 26.

<sup>8</sup> Stefania Gallini, “Historia, ambiente política: el camino de la historia ambiental en América Latina”. *Nómadas*, núm. 30 (2009), pp. 92-102; John R. McNeill, “Naturaleza y cultura de la historia ambiental”. *Nómadas*, núm. 22 (2005), pp. 12-25. La HNDM, es desarrollada por la Universidad Nacional Autónoma de México. Disponible en: <http://www.hndm.unam.mx/index.php/es/>

experiencia de una comunidad (...) del espacio vivido”<sup>9</sup>. Dichas adecuaciones podían impactar el ámbito visual de un espacio, pero además otros elementos como las relaciones entre los habitantes locales y foráneos, la propiedad, el uso y disponibilidad de recursos naturales, la fauna, u otros. En tal sentido se considera que las propuestas de intervenirlos, con la finalidad de incrementar el turismo, podían generar repercusiones complejas que no se limitaban al ámbito meramente económico.

A su vez, si bien se han incrementado y diversificado los estudios de historia ambiental en México desde el ya clásico trabajo de Elinor Melville en 1999 y los dos tomos compilados por Bernardo García Martínez -además de Alba González Jácome en el primero y María del Rosario Prieto en el segundo- en 1999 y 2002<sup>10</sup>, en este trabajo se contribuye al campo al enfocarse en el turismo en el país. Se considera necesario investigar este fenómeno desde esa perspectiva, que de hecho ha sido escasamente abordado en la historiografía y particularmente en el período aquí analizado, dadas sus complejas implicaciones sionaturales.

Además de la introducción y las reflexiones finales, el artículo incluye cuatro apartados. El primero se refiere a la construcción ideológica de los “territorios del turismo” y de los “atractivos” como un aspecto eminentemente social, y se señala el papel de la prensa del período observado en ese proceso. En el segundo se alude a la relevancia e influencia ideológica de ésta durante el período bajo análisis, así como su vertiente predominante sobre el turismo. En el tercero se esboza un somero panorama sobre el incipiente turismo mexicano en el contexto del Porfiriato y, finalmente, en el cuarto se presenta y analiza la postura de la prensa respecto de la utilización de recursos naturales y sus ideales de adecuación de paisajes con fines turísticos.

---

<sup>9</sup> Federico Fernández-Christlieb, “El nacimiento del concepto de paisaje y su contraste en dos ámbitos culturales: El viejo y el nuevo mundos”, en Eds. Susana Barrera Lobatón y Julieth Monroy, *Perspectivas sobre el paisaje*. (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Jardín Botánico José Celestino Mutis, 2014), p. 56; Cynthia Radding, *Paisajes de poder e identidad: Fronteras imperiales en el desierto de Sonora y Bosques de la Amazonía* (México. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social-Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco-El Colegio de Sonora, 2005), pp. 454-456; Narciso Barrera Bassols y Pedro S. Urquijo Torres. “Historia y paisaje. Explorando un concepto geográfico monista”, *Andamios* vol. 5, no. 10 (2009), pp. 227-252.

<sup>10</sup> Elinor G. K. Melville, *Plaga de Ovejas, consecuencias ambientales de la conquista de México*. (México, Fondo de Cultura Económica, 1999); Bernardo García Martínez y Elba González Jácome, *Estudios sobre historia y ambiente en América I*. (México, El Colegio de México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1999); Bernardo García Martínez y María del Rosario Prieto, *Estudios sobre historia y ambiente en América vol. II*. (México, El Colegio de México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 2002). Para una revisión sobre los trabajos en el campo hasta 2010, ver Inmaculada Simón Ruiz, *Apuntes sobre historiografía y técnicas de investigación en la historia ambiental mexicana*, Documentos de trabajo IELAT, no. 16 (España, Instituto de Estudios Latinoamericanos, España, 2010). Para una compilación más reciente, que refleja la variedad de intereses en el campo, Miguel Aguilar Robledo, Humberto Reyes Hernández y Oscar Reyes Pérez, *La historia ambiental en México: Estudios de caso* (México. Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 2019).

## I. LA CONSTRUCCIÓN IDEOLÓGICA DEL TURISMO

En el análisis aquí presentado se considera que los contenidos de la prensa jugaron un importante rol en la legitimación y promoción de México como “territorio del turismo”. Acorde a Rodolfo Bertoncello, este tipo de territorios así como los denominados atractivos turísticos, no lo son de manera intrínseca, sino que son resultado de la valorización y diferenciación que realizan actores sociales específicos, a su vez portadores de intereses acuñados en contextos sociopolíticos mayores<sup>11</sup>. En este proceso, los lugares de destino y sus habitantes tienen algún grado de incidencia pero sobre todo actores económicos externos, como los empresarios y, de manera relevante, las sociedades emisoras de turistas. En éstas se constituyen los parámetros sobre los espacios y períodos de viaje, así como estándares de disfrute acorde a idearios aspiracionales, a su vez insertos en requerimientos de dinámicas productivas de la sociedad industrial, en las que el descanso funge como regenerador de la fuerza laboral<sup>12</sup>. Si bien Bertoncello no enfatiza la labor del Estado ni la de otros actores sociales, como la prensa, alude a ello en lo que denomina como *proceso de integración*, en el que diversos sectores confluyen en la conformación de tales territorios, y en la “construcción o definición de un atractivo”<sup>13</sup>. En ese proceso, un lugar de destino interactúa con las sociedades emisoras de turistas y con otros actores interesados, y facilita u obstaculiza la actividad turística “integrándose de diversas maneras al turismo (es decir, a veces a su favor y conveniencia y otras no, conveniente para algunos y para otros no)”. En dicho proceso, el componente económico es importante, pero no único, toda vez que existen otros, complejos, de índole cultural, político, o ideológico. En el caso que analizamos, si bien la prensa no constituyó un agente económico relacionado directamente con el turismo, sí fungió como un actor facilitador del proceso de integración entre México y sociedades de otros países mediante la difusión y legitimación del turismo bajo parámetros que eran importados de sociedades europeas occidentales, a su vez enarbolados por las élites nacionales, lo cual incluía la adecuación de paisajes acorde a tal ideología.

---

<sup>11</sup> Bertoncello, “Turismo y territorio”, pp. 31-43.

<sup>12</sup> Daniel Hiernaux-Nicolás, “Turismo e imaginarios”. *Cuaderno de Ciencias Sociales*, núm. 123 (2002), pp. 7-36.

<sup>13</sup> Bertoncello, “Turismo y territorio”, pp. 14-16.

Para las élites del país era prioritaria la conformación de una sociedad moderna, *ad hoc* al crecimiento económico que tuvo lugar en ese período y al novedoso lugar que México ocupaba en el circuito capitalista internacional. Para ellas, sus mencionados referentes, países del occidente europeo y Estados Unidos, eran considerados más avanzados dentro de la adoptada ideología positivista en boga, que ubicaba el devenir social en etapas de una línea evolutiva que se dirigía inexorablemente hacia el progreso. Una esfera que ya tenía lugar en ellos, de larga data, era el turismo, para entonces ya consolidada y en pleno crecimiento a la que se le atribuían, aunado a beneficios económicos, elementos culturales modernos como el aprendizaje, la superación individual, el descubrimiento del “otro”, entre otros, a través de los viajes.

Ya con tales elementos, en Europa procedía al menos del siglo XVII, práctica que paulatinamente pasó, de ser exclusiva de la nobleza, a realizarse por otros sectores sociales, si bien conservando elementos de distinción social, en correspondencia con el avance de la dinámica industrial capitalista. Particularmente, en Inglaterra se instauró el *Grand tour* en dicha centuria, travesía que emprendían jóvenes de clases altas por países como Francia, Suiza, Italia, Alemania y, a partir del siglo XIX -en el que se popularizó-, Grecia, para fines de formación para su vida adulta<sup>14</sup>. Se pretendía que a través de él “descubrieran” las condiciones sociales de otros países europeos así como el legado cultural grecorromano. A su vez, el interés por visitar sitios con disponibilidad de aguas termales, debido a las propiedades terapéuticas que se les atribuía, propició que para inicios del siglo XVIII sitios como Bath, en Inglaterra, y otras locaciones que disponían de ellas, se popularizaran y atrajeran individuos foráneos así como a “la gente más importante de la época”<sup>15</sup>. Ya en la segunda mitad de esa centuria -en el contexto de los avances industriales en Europa- con propósitos similares relacionadas con la salud y en algún grado de diversión, se generó la preferencia por los baños en aguas marinas, y por tanto por visitar asentamientos litorales. Tal fue el caso de Brighton, en ese mismo país, que “de una simple aldea de pescadores en 1760, llegó a ser en la segunda mitad del siglo XVIII

<sup>14</sup> Gabriel López Martínez, “El Grand Tour. Revisión de un viaje antropológico”. *Gran Tour*, núm. 12 (2015), pp. 106-120.

<sup>15</sup> Miguel Ángel Acerenza, *Conceptualización, origen y evolución del turismo*. (México: Trillas, 2006), p. 72-73; Marc Boyer, “El turismo en Europa, de la Edad Moderna al siglo XX”, *Historia contemporánea*, núm. 25 (2002), pp. 13-31.

el lugar más atractivo, alegre y de moda (...) en toda Europa”<sup>16</sup>. A tal fenómeno contribuyó el surgimiento de los barcos de vapor así como, centralmente, del ferrocarril, en el siglo decimonónico, de modo que el turismo comenzó a representar una importante fuente de ingresos en diversos países europeos, hecho que se reportaba con interés en la prensa mexicana en los primeros años del siglo XX y, de hecho, desde finales del siglo previo<sup>17</sup>.

Con tal influencia, los rotativos mexicanos desplegaban un cotidiano interés en el desarrollo del turismo en diversas regiones del país, así como opiniones para que sus paisajes se adecuaran según parámetros que consideraban convenientes para atraer turistas nacionales, pero principalmente extranjeros procedentes de sociedades occidentales. Se trataba de ideas cimentadas en la perspectiva liberal, la cual privilegiaba la acción individual, la búsqueda de incremento de la producción y de ganancias económicas.

## II. LA PRENSA COMO FUENTE PARA UBICAR AL TURISMO Y LOS RECURSOS NATURALES DURANTE EL PORFIRIATO

Durante el Porfiriato, la prensa escrita constituía el medio de comunicación y difusión más importante a pesar de limitaciones como el tiraje de los periódicos y el alto porcentaje de la población analfabeta.<sup>18</sup> En el primer caso, en 1905 se imprimían aproximadamente, en conjunto, 1,326,000 ejemplares de 225 periódicos –número tampoco despreciable– para una población de alrededor de diez millones de habitantes, mientras que la población que no sabía leer ni escribir en años como 1900 era de aproximadamente el 84%<sup>19</sup>. Pese a ello, existían estrategias bien conocidas por parte de los interesados en su contenido. Por ejemplo, un mismo ejemplar podía ser consultado por diversos lectores, sucesivamente, o podía leerse colectivamente. Así refirió Enrique Flores Magón –destacado opositor al régimen de Díaz– la incidencia de la prensa escrita, vía que utilizó sustancialmente en su activismo:

---

<sup>16</sup> Acerenza, “Conceptualización”, p. 73.

<sup>17</sup> Eugenio Mercado López “El turismo y su impacto en las políticas económicas, culturales y turísticas de México en las primeras del siglo XX: la perspectiva de la prensa de la época”. *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural* vol. 16, núm. 3 (2018), pp. 671-683; Sobre reportes de la prensa, “Velocipedia”. *La Voz de México*, 24 de diciembre de 1897, p. 2; “Ferrocarril Hidráulico”. *Siglo Diez y Nueve*, 24 de enero de 1884, p. 1.

<sup>18</sup> La preeminencia de la prensa habría perdurado al menos hasta el surgimiento de la radio en el país, en torno a 1920.

<sup>19</sup> Inés Yujnovsky. “*Cultura y poder: El papel de la prensa ilustrada en la formación de la opinión pública*”. *H-México*, <http://www.h-mexico.unam.mx/node/6549> (consultado el 21 de agosto de 2021); Milada Bazant, *Historia de la educación durante el Porfiriato*. (México: El Colegio de México, 2014), p. 16.

Se reunían en grupos de treinta, cincuenta o más, en un lugar libre de molestias de sus amos o de sus lacayos. Allí esperaban la llegada del camarada letrado. Después de que acababa de leer *El demócrata* le pedían que volviera a leerlo un número de veces. Su auditorio era de campesinos (...) de obreros (...) que escuchaban atentamente. Se aprendían el contenido de memoria. Lo repetían a los amigos y vecinos. Así la influencia del periódico iba mucho más lejos del número impreso.<sup>20</sup>

La influencia de la prensa era tal que algunos empleadores prohibían a sus trabajadores su lectura seguramente por temor a que influyera en su sentido crítico<sup>21</sup>. A su vez, en casos como el del estado de Sonora, en 1910 se estableció su lectura desde el tercer año de primaria dada la importancia que se le atribuía para la vida social<sup>22</sup>.

Las opiniones en ella expresadas podían simpatizar o cuestionar iniciativas o políticas gubernamentales así como acciones de actores sociales en temas específicos. No obstante, conforme el régimen porfirista transcurrió, el gobierno fue controlando sus contenidos a través de subvenciones -según Francisco Bulnes para fines del período 70% de intelectuales y periodistas estaban en la nómina del gobierno<sup>23</sup>-, o caso contrario, mediante la represión, o procurando su penuria económica, sin que pudiera eliminar en su totalidad resquicios de resistencias.<sup>24</sup> Con ello “una parte de la información cotidiana (...) tenía el propósito político de elogiar al régimen y por lo tanto (de) ampliar la base de su legitimidad<sup>25</sup>”.

De lo anterior podemos deducir que gran parte de lo que se vertía en las páginas de la prensa sobre el turismo se compaginaba con la visión que el régimen y las élites nacionales tenían de él. Ésta era de índole elitista ya que si bien los turistas en sentido estricto -individuos que se desplazan fuera de su lugar de domicilio sin que esté presente una motivación lucrativa sino de ocio, placer, recreación o espiritual<sup>26</sup>- procedían de distintas capas sociales incluyendo a la clase media y baja<sup>27</sup>, la mayor parte de las notas que aludían al “turista” lo relacionaban con individuos de alto poder

---

<sup>20</sup> Florence Toussaint Alcaraz, *Escenario de la prensa en el Porfiriato*. (México: Elementum, 2018), p. 97.

<sup>21</sup> *Ibidem*.

<sup>22</sup> Bazant, “Historia”, p. 59.

<sup>23</sup> Mauricio Tenorio Trillo, *Artifugio de la nación moderna. México en las exposiciones universales, 1880-1893*. (México: Fondo de Cultura Económica, 1998), p. 220.

<sup>24</sup> Algunos periódicos que podían enarbolar una oposición al régimen eran *El Hijo del Ahuizote*, *El Diario del Hogar*, *El Monitor del pueblo*, *El Popular*, *The Mexican Herald* y *El Siglo XIX*. En contraparte, *El Imparcial*, surgido en 1896, ha sido ubicado como uno de los más oficialistas y de gran capacidad de tiraje debido a las subvenciones del gobierno. Tenorio, “Artifugio”, p. 220; Yujnovsky, “Cultura y poder”; Toussaint, “Escenario”, p. 23.

<sup>25</sup> Yujnovsky, “Cultura y poder”.

<sup>26</sup> Acerenza, “Conceptualización”, pp. 25-33.

<sup>27</sup> Vittoria, “El turismo”, p. 7.

adquisitivo o con extranjeros, principalmente estadounidenses y europeos. Tal postura contrastaba con la que se tenía para con los de otras latitudes, como los chinos, a quienes se les llegaba a señalar como un “mal necesario”, que podían fungir “no como colonos, industriales, base de la futura población (...) ‘sino simplemente como potencia mecánica que haga progresar nuestra agricultura’”<sup>28</sup>.

Así, en la prensa el turismo pasó de tener poca relevancia, tratado en tan solo unas pocas líneas a finales de la década de 1870, en que sus autores expresaban cierta reticencia, a convocar a numerosos simpatizantes, y a algunos detractores, a partir del siguiente decenio, impulso generado por el incremento sustancial de las vías férreas en el país e implícitamente del número de viajeros a través de ellas, que para 1910 fue de alrededor de 16 millones<sup>29</sup>. Para entonces, el arribo de extranjeros al país, por diversos medios de transporte y variadas rutas, era objeto de informes noticiosos en los rotativos.

Si bien en esos años no se creó alguna instancia gubernamental que regulara y fomentara el turismo en el país, la prensa permite identificar la postura del mismo presidente Díaz al respecto, quien promovía y participaba personalmente en actividades del ramo. Por ejemplo, no rara vez se reportaba que recibía a grupos de visitantes en palacio nacional. El 5 de marzo de 1899 *El Tiempo* describió la recepción que dio a un grupo de 300 excursionistas americanos, evento para el que “desde hace seis meses que una jovencita, como de diez años de edad, comenzó su aprendizaje de nuestra lengua con el solo fin de pronunciar el SPEACH de presentación (...)”.<sup>30</sup> Para Díaz, el arribo de extranjeros era un dato de importancia, de tal modo que a finales de su régimen, en 1909, informaba al Congreso federal que ya se emitían boletines mensuales sobre la contabilidad de entradas de pasajeros al país, actividad que consideraba un “ensayo para trabajos más serios”<sup>31</sup>. Agregaba que habían entrado al país “veinticuatro mil quinientas personas, de las cuales 13,600 lo hicieron por la frontera norte, siete mil setecientas por los puertos del Golfo y mar de las Antillas, mil doscientas por las del Pacífico y cincuenta por la frontera sur. Algo más de once mil

---

<sup>28</sup> Moisés González Navarro, *Los extranjeros en México y los mexicanos en el extranjero, 1821-1970. tomo 2, 1867-1910*. (México: El Colegio de México, 1994), 575-576. versión e-pub, doi:10.2307/lj.ctv3dnq7g

<sup>29</sup> John H. Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato* (México: Ediciones Era, 1976), p. 83.

<sup>30</sup> “Los turistas americanos”. *El Tiempo*, 5 de marzo de 1899, p. 3. Mayúsculas en el original.

<sup>31</sup> Eugenio MacDonal Escobedo, *Turismo: una recapitulación*. (México: Bodoni, 1981), p. 92.

fueron norteamericanos, y cerca de tres mil setecientos mexicanos que regresaron al país”. Tal aspecto lo complementó con la primera ley de inmigración del país que surtió efecto a partir del 1 de marzo de ese año. Para 1910 el número se incrementó a 50,000<sup>32</sup>. Si bien sobre este último dato no detalló las proporciones según su nacionalidad es muy probable que, al igual que el año previo, la mayor parte de extranjeros que ingresaron al país hayan sido estadounidenses.

Otras tantas iniciativas que reportaban los diarios, semanarios o gacetas, versaban sobre el ámbito privado. Por ejemplo, de empresarios que incursionaban, o pretendían hacerlo, en el rubro de balnearios u hoteles, o en la promoción de tierras para colonos a través del turismo. Las opiniones en ellos incluían, en alto grado, la convicción de que beneficiaría a la sociedad en su conjunto pese a que, en la realidad, podía tener implicaciones desiguales para distintos sectores.

Por su parte, la perspectiva minoritaria en la prensa era la relacionada con la “fobia al yanqui”<sup>33</sup>, y que se mostraba crítica ante las expectativas del arribo de extranjeros. En el primer aspecto, sin carecer de razón, en algunos periódicos se señalaba el creciente control de empresarios estadounidenses sobre diversos ramos de la economía nacional y cuestionaban las expresiones de periódicos del país vecino que referían a México como su “patio trasero” o que era objeto de conquista a través de sus inversiones.<sup>34</sup> En el segundo caso, los señalamientos se dirigían al mismo gobierno Porfirista, por alentar la participación de extranjeros en menoscabo de la población local. Pese a ello, en muchos casos sus críticas se circunscribían también a referentes modernos y reproducían en algún grado aspectos que cuestionaban, por ejemplo al contrastar la supuesta “laboriosidad” de extranjeros sajones con la - también supuesta- pasividad de la población mexicana.<sup>35</sup> Es decir, sus cuestionamientos no ponían “en tela de juicio la imagen omnímoda” de la modernidad<sup>36</sup>.

En tal sentido, la observación de la prensa como fuente histórica para identificar al turismo durante el Porfiriato, así como los discursos que contenía sobre

---

<sup>32</sup> *Ibidem*, pp. 93-94.

<sup>33</sup> González, “Los extranjeros”, pp. 634-656.

<sup>34</sup> Ver, por ejemplo, “Crónicas dominicales”. *Diario del Hogar*, 5 de abril de 1891, p. 1; “Una pesadilla”. *El Tiempo*, 19 de marzo de 1884, p. 2.

<sup>35</sup> Sobre este aspecto, por ejemplo, *Anakreón*, “Las grandes concesiones”. *El Colmillo Público*, núm. 145, 17 de junio de 1906, pp. 366-367.

<sup>36</sup> Tenorio, “Artilugio”, p. 221.

el ideario de utilizar a los recursos naturales con el fin de fomentarlo, ofrece varias ventajas. Por una parte, permite obtener información alterna al vacío que sobre el rubro existe en la documentación gubernamental, o de otras instancias, dada la inexistencia de programas oficiales sobre su fomento y regulación, lo cual ha dado pie a que diversos autores consideren a éste como mero antecedente, aislado, sobre procesos relacionados con el turismo que consideraron iniciaron en la década de 1920. A su vez, dado el creciente control que el régimen fue teniendo sobre la prensa –como se ha anotado–, es posible deducir que en ella se difundía una perspectiva sobre la utilización de recursos naturales en pos del turismo, así como de su valor social, que era acorde a sus intereses. Con ello, se pretendía legitimar la intervención en los paisajes y su modificación acorde al edén de referentes europeos, y cuyos resultados se esbozaban desiguales para los distintos actores. Por ejemplo, para los empresarios, turistas e instancias de gobierno representaban la posibilidad de disponer de espacios que proveyeran confort, ingresos o estatus, mientras que para las poblaciones locales podían significar tensiones en torno a la propiedad de recursos específicos o por la demanda de modificar su forma de vida en aras del turismo. Así, si bien se alude a la prensa para observar reportes de acontecimientos específicos sobre el tópico, interesa en mayor medida su intento de participar “en el acontecer público”<sup>37</sup>. Con tal fin, se realizó una pesquisa sobre el tema de la cual se obtuvo más de 600 notas periodísticas durante el período observado –excluyendo solamente las que referían nombres o datos puntuales de turistas que arribaban en alguna embarcación o corrida de tren-. De ese universo, la información relacionada con recursos naturales se localizó en por lo menos una veintena de periódicos emitidos en la Ciudad de México, capital del país –la que de hecho contaba con más publicaciones periódicas<sup>38</sup> y en la que confluía la mayor actividad de las élites políticas y empresariales del país– así como de un menor número de índole estatal. Con este ejercicio se ha podido identificar la importancia que se le otorgaba al tópico durante el periodo analizado, así como el ideario de las élites sobre la forma de utilizar los recursos naturales. Aunado a

---

<sup>37</sup> Celia del Palacio, “Para una metodología de análisis histórico de la prensa”. Ponencia presentada en ALAIC (2014). Consultada el 20/03/2022. Disponible en: <http://congreso.pucp.edu.pe/alaic2014/wpcontent/uploads/2013/09/vGT17-Celia-del-Palacio.pdf> La autora explica y enumera tal propuesta tomada, a su vez, de Martín Serrano, *La producción social de comunicación*. (Madrid, Alianza Universidad, 1986).

<sup>38</sup> Toussaint, “Escenario”, 92.

ello, se esbozan las principales características del contexto social en que intentaban incidir.

**Cuadro 1. Periódicos citados con información sobre turismo, durante el Porfiriato, publicados en la Ciudad de México**

Núm.	Periódico
1	El Colmillo Público
2	El Demócrata
3	El Diario
4	El Diario del Hogar
5	El Economista Mexicano
6	El Imparcial. Diario ilustrado de la mañana
7	El Monitor Republicano
8	El Municipio Libre
9	El Nacional, Ciudad de México
10	El Nacional. Periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio
11	El País
12	El Partido Liberal
13	El Progreso de México
14	El Siglo Diez y Nueve
15	El Tiempo
16	La Convención Radical Obrera
17	La Libertad
18	La Patria
19	La Voz de México
20	Semana Mercantil

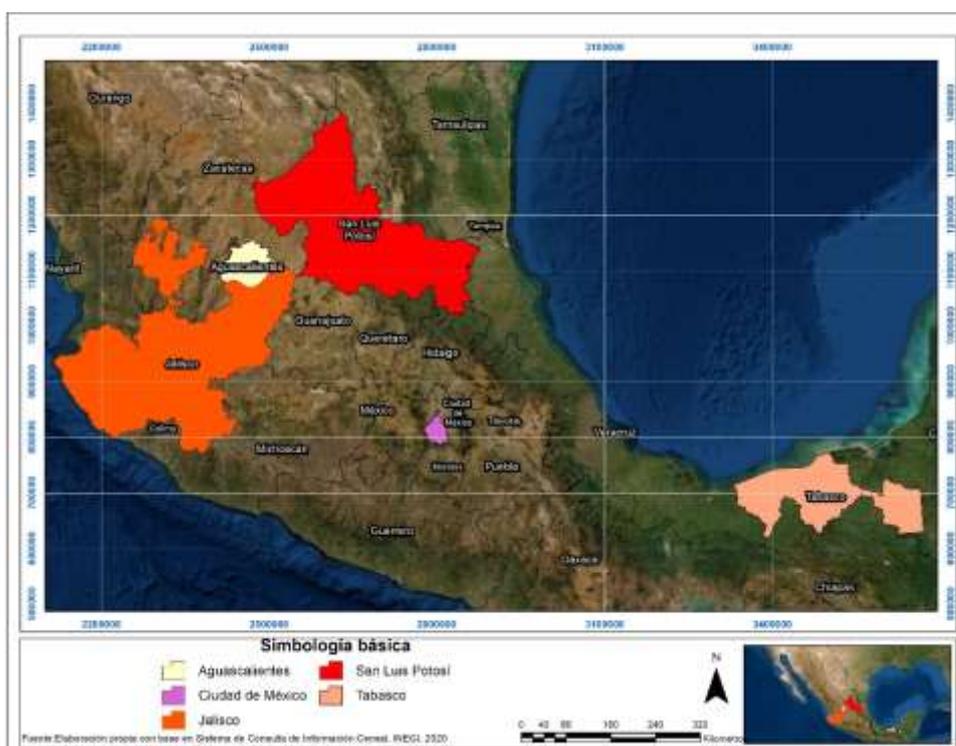
Fuente: Elaboración propia

**Cuadro 2. Periódicos citados con información del turismo, durante el Porfiriato, de otras ciudades del país**

Núm.	Periódico	Ciudad	Estado
1	Gaceta de Guadalajara	Guadalajara	Jalisco
2	El Correo de San Luis	San Luis Potosí	San Luis Potosí
3	Periódico oficial del Gobierno del Estado de Tabasco	Villahermosa	Tabasco.
4	El instructor	Aguascalientes	Aguascalientes

Fuente: Elaboración propia

Mapa 1. Ciudad de México y otras entidades en que se emitieron periódicos que se citan.



Fuente: Elaborado por José Manuel Romero Cuero

### III. EL TURISMO EN EL CONTEXTO DEL PORFIRIATO

Si bien los primeros registros sobre el turismo en México proceden desde su temprana vida independiente, realizados en regiones muy puntuales -como el caso de Yucatán<sup>39</sup>-, fue hasta el período porfirista que el número de viajeros incrementó sustancialmente debido al ferrocarril y al contexto socioeconómico que tuvo lugar. Con el programa liberal de gobierno que paulatinamente se consolidó, diversas ramas económicas del país se desarrollaron novedosamente -minería, textiles, cultivos de exportación-. De manera paralela, el gobierno otorgó facilidades a empresarios para la obtención, en propiedad privada, de tierras hasta entonces comunales, así como concesiones de aguas de corrientes federales con la finalidad de incrementar la agricultura de irrigación, lo cual, en conjunto, influyó para que acrecentara sustancialmente la mercantilización de la naturaleza. A su vez, en el ámbito ideológico el régimen procuró coadyuvar a la gestación y fortalecimiento de un espíritu nacionalista mediante una educación homogénea y moderna, el fomento y difusión de

<sup>39</sup> Ojeda, "Viajeros y turistas".

las artes - pintura, escultura, litografía y la construcción de monumentos- así como de la historia del país<sup>40</sup>. Se impulsó también la arqueología y se creó la Comisión Geográfico-Exploradora, con el fin de registrar datos estadísticos y cartográficos del territorio y sus recursos<sup>41</sup>. Así, la recuperación selectiva del pasado, la gestación de símbolos nacionales y el registro de recursos naturales se incorporaban a la interpretación de la marcha del país hacia la modernidad.

A su vez, se emprendieron campañas en el exterior para difundir las ventajas de invertir en México. La participación del gobierno federal, a partir de 1876, en las exposiciones internacionales, “burbujas de modernidad para el mundo occidental” realizadas en Europa y Estados Unidos, respondía a ese fin, siendo el caso más ilustrativo el de la exposición de París de 1889<sup>42</sup>. De manera paralela, “círculos económicos y financieros europeos y estadounidenses” interesados en invertir en el país, en correspondencia con la labor de agentes gubernamentales, colaboraban en la emisión y difusión de “literatura promocional”<sup>43</sup>. Con ese mismo fin, pero enfocado en la atracción de turistas, se publicaron guías y manuales para viajeros dirigidas a extranjeros, cuyo interés daba continuidad al que autores previos ya habían desarrollado, motivados a su vez en obras como el *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España* de Alexander Humboldt, publicada en 1808<sup>44</sup>.

Pese a las desigualdades que persistieron y se profundizaron durante este período, las condiciones sociales fueron novedosas. Con la pacificación -en alto grado- del país, se incrementó la producción y el consumo, y paulatinamente se posibilitaron más traslados mediante el ferrocarril a sus diversas regiones. Sus vías pasaron de cubrir alrededor de 600 kilómetros en 1876 -el año en que Díaz ascendió al poder- a poco más de 27 mil en 1910 -cuando inició la revolución-, conectando

---

<sup>40</sup> Bazant, “Historia”. Enrique Florescano, “Patria y nación en la época de Porfirio Díaz”. *Signos Históricos*, núm. 13 (2005), pp. 153-187.

<sup>41</sup> María del Rocío Ramírez Sámano, “El nacimiento de una ciencia”. La arqueología mexicana durante el Porfiriato”. *Diálogos. Revista Electrónica de Historia*, número especial (2008), pp. 152-170; Bernardo García Martínez, “La Comisión Geográfico-Exploradora”. *Historia Mexicana* vol. 24, núm. 4 (1975), pp. 485-555.

<sup>42</sup> Tenorio, “Artifugio”, p. 13. Paolo Riguzzi, “México próspero: las dimensiones de la imagen nacional en el porfiriato”. *Historias*, núm. 20 (1988), pp. 148-149.

<sup>43</sup> Riguzzi, “México próspero”.

<sup>44</sup> Beatriz Alondra Durán Oñate, “Guías y manuales de viajeros en el México decimonónico: tres visiones conservadoras del proyecto de nación”. *Oficio. Revista de historia e interdisciplina*, núm. 5 (2017), pp. 61-72; Alexander von Humboldt, *Ensayo político sobre la Nueva España. Dos tomos / por el Barón A. de Humboldt ; traducida al castellano por Vicente González Arnao*. (París: Casa de Jules Renouard, 1827).

regiones otrora separadas geográfica y culturalmente en tiempos sustancialmente más cortos<sup>45</sup>.

En ese contexto, en la prensa se reportaba el incremento de visitantes a ferias, eventos o celebraciones urbanas o regionales, en las que participaban distintos sectores sociales. Por ejemplo, en el caso de la Ciudad de México, el 5 de mayo de 1889, *El Imparcial* reportó la llegada de trenes con numerosos pasajeros -seguramente con el fin de acudir a los eventos del aniversario del triunfo de la batalla de Puebla contra los franceses de 1862- a las estaciones Buenavista, San Lázaro, Colonia y Peralvillo, calculando en 28,000 la población flotante de la urbe.<sup>46</sup> En otros casos, el novedoso medio de transporte posibilitó la instauración de visitas cortas dentro de una misma ciudad o entre urbes aledañas. En septiembre de 1884 el *Monitor republicano* relataba una salida de la Ciudad de México a Toluca (ver Mapa 2) -distantes aproximadamente 70 kilómetros-, para “ir y volver, conocer el pintoresco y accidentado camino, visitar la ciudad que se reclina á la falda del Nevado” a un costo de veinte reales.<sup>47</sup> Otro viaje similar lo refirió *El Demócrata* el 28 de mayo de 1885, cuyo tren salió de la capital del país a Fierro del Toro, en Huitzilac, Morelos -a aproximadamente 60 kilómetros hacia el sur- y en el que los excursionistas llenaban “seis wagones de primera”, cuya vía de Cuernavaca y el Pacífico, atravesaba la sierra del Ajusco y permitía observar el valle de México “en toda su inmensa extensión”.<sup>48</sup>

A su vez, algunas ciudades incrementaron su importancia en la atracción de turistas nacionales y extranjeros. Una de ellas fue Veracruz, de la cual en las décadas de 1880 y 1890 se referían problemas de sanidad como la tifoidea, pese a lo cual ya se aludía a la “costumbre” de visitar sus playas, mientras que con el paso de los años se dio el caso de que los wagones del tren respectivo eran insuficientes para el número de viajeros.<sup>49</sup> Así, *La Patria* del 29 de marzo de 1910 refería que en días previos se había reportado el requerimiento de siete carros Pullman para transportar a

---

<sup>45</sup> Coatsworth, “El impacto”, pp. 46-52.

<sup>46</sup> “Apuntes breves”, *El Imparcial. Diario ilustrado de la mañana*, 5 de mayo de 1899, p. 2.

<sup>47</sup> “Charla de los domingos”, *El Monitor Republicano*, 28 de septiembre de 1884, p. 1. Sobre la ubicación de ciudades y estados mencionados en este apartado ver el Mapa 2.

<sup>48</sup> “¡A Fierro del Toro!”, *El Demócrata*, 28 de mayo de 1885, p. 1

<sup>49</sup> “Destiérrese el tifo”, *El Partido Liberal*. 21 de noviembre de 1893, p. 2

excursionistas de la Ciudad de México, mientras que se habían tenido que agregar seis carros más al tren ordinario en una corrida nocturna.<sup>50</sup>

Otros reportes denotan que la instalación de las vías férreas incrementaban las expectativas sobre las inversiones, comercio, y el arribo de turistas a la urbe respectiva. En abril de 1901, aludiendo a la esperada conexión de Colima con otros estados del país y con Estados Unidos, *El tiempo* expresaba que con ello comenzarían a llegar numerosos “turistas, comerciantes y hombres de negocios” y que la ciudad se convertiría en un punto de paso importante en el trayecto entre dicho país y Europa. Por ello estipulaba que “en cierto modo va a entrar en competencia con San Francisco, California, pues va á arrebatarle mucho de su comercio con Sur América”.<sup>51</sup> Desde entonces el gobierno de la entidad fomentaba el turismo principalmente hacia Cuyutlán, ya reconocido por sus playas y salinas, la estación ferroviaria y el funcionamiento del hotel Pacífico<sup>52</sup>. En otros estados tenían lugar situaciones similares. Sobre Durango *El economista mexicano* expresaba el primero de junio de 1907 que la llegada del ferrocarril propiciaría numerosas explotaciones agrícolas y mineras que atraerían “la atención de turistas norteamericanos, que con tanta frecuencia visitan nuestra República”.<sup>53</sup>

A su vez, en la ciudad de Querétaro, ese medio de transporte coadyuvó a que la *Exposición de Agricultura, Industria, Minería, Artes e Instrucción Pública* de 1882, organizada por el gobierno estatal, constituyera un parteaguas en la atracción de visitantes<sup>54</sup>. A partir de entonces se generó infraestructura para hospedaje que incluyó “casas de huéspedes” en domicilios particulares, los denominados “hoteles provisionales”, fomentados por el gobierno municipal, así como algunos hoteles convencionales. Lo referente a este acontecimiento muestra que los visitantes no eran exclusivamente de clases altas, al igual que sucedió en otras celebraciones en esa ciudad. Por ejemplo, en el caso de navidad, en la penúltima década decimonónica:

---

<sup>50</sup> “Atractivos en Veracruz”, *El País*, 10 de diciembre de 1899, p. 2; “Veracruz”. *Periódico oficial del gobierno del estado de Tabasco*, 17 de enero de 1891, p. 1; “Veracruz”, *La Patria*, 29 de marzo de 1910, p. 4. Los carros Pullman eran vagones que incluían dormitorios, salones-restaurante y contaban con personal especializado para atender a los viajeros. Tal esquema fue ideado y desarrollado por el estadounidense George Mortimer Pullman en 1860. Vittoria, “El turismo”, p. 32.

<sup>51</sup> “El Porvenir de Colima”, *El Tiempo*, 2 de abril de 1901, p. 1. El proyecto mencionado en realidad había quedado inconcluso desde 1880 y finalmente se concretó hasta 1908. Luis Alberto Mendoza Pérez, *El ferrocarril y las poblaciones de Campos, Manzanillo y Armería, a principios del siglo XX*, Palapa vol. 6, núm. 12 (2012), p. 20.

<sup>52</sup> Mendoza, “El ferrocarril”, p. 22.

<sup>53</sup> “Estados de la República. Durango”, *El Economista Mexicano*, 1 de junio de 1907, p. 12.

<sup>54</sup> Vittoria, “El turismo”, p. 199.

existía la posibilidad de alojamiento gratuito que el gobierno les ofrecía a las clases sociales menos acomodadas para que también pudieran disfrutar de las fiestas navideñas ya que la afluencia de la gente pobre era considerable. Para tal fin, en 1889, previa solicitud, a 500 personas se les proporcionaba alojamiento gratuito en el ex convento de Capuchinas, quienes fueron colocadas en grandes cuadras “con sus esteras, alumbrado y vigilancia correspondiente para conservar el buen orden interior”.<sup>55</sup>

En otros casos, los reportes ilustran que confluían turistas nacionales y extranjeros, como sucedía en la Ciudad de México, Cuernavaca, o el ya mencionado Puerto de Veracruz. Esto no significa que la infraestructura turística estuviera consolidada. Como parte de la etapa prefordista de los sistemas de producción, los establecimientos que ofrecían algún tipo de servicio no se pensaban a gran escala, la mayoría de ellos eran emprendimientos de tipo familiar y, por tanto, poco o nada especializados<sup>56</sup>. A ello se sumaba que no todas las iniciativas para emprender rutas con fines de ocio fueron fructíferas debido a altos precios o a falta de demanda o de esquemas novedosos, como los boletos para viajes redondos<sup>57</sup>, o a los problemas técnicos que aún presentaba el ferrocarril. También se reportaba la falta de hoteles, panorama que, se decía, contrastaba con el de Estados Unidos, que figuraba “en primera línea (ya que) en la población más insignificante de la nación vecina, se encuentra siempre un hotel”<sup>58</sup>. Un ejemplo de ello es lo que *El Correo de San Luis* mencionaba el 21 de agosto de 1887 al considerar que si el ferrocarril arribara a San Luis Potosí en esos días, “¿qué presentaríamos á los viajeros como atractivo en ella? ¿tendríamos siquiera donde alojarlos cuando las cuatro fondas que con el nombre de hoteles tenemos no pueden presentar entre todas cincuenta camas?”<sup>59</sup> Por su parte, en septiembre de 1895, *El Partido Liberal* demandaba que ante la carencia de hoteles en ciudades como Veracruz y Tampico, se construyeran “de buenas condiciones y de la más escrupulosa limpieza” con lo cual “circularían grandes cantidades de dinero en la población”.<sup>60</sup>

---

<sup>55</sup> Vittoria, “El turismo”, p. 200.

<sup>56</sup> David Vargas del Río, *Ecología política, turismo y conservación*. (Guadalajara: COECYTJAL, ITESO, Gobierno del estado de Jalisco, 2020), p. 35.

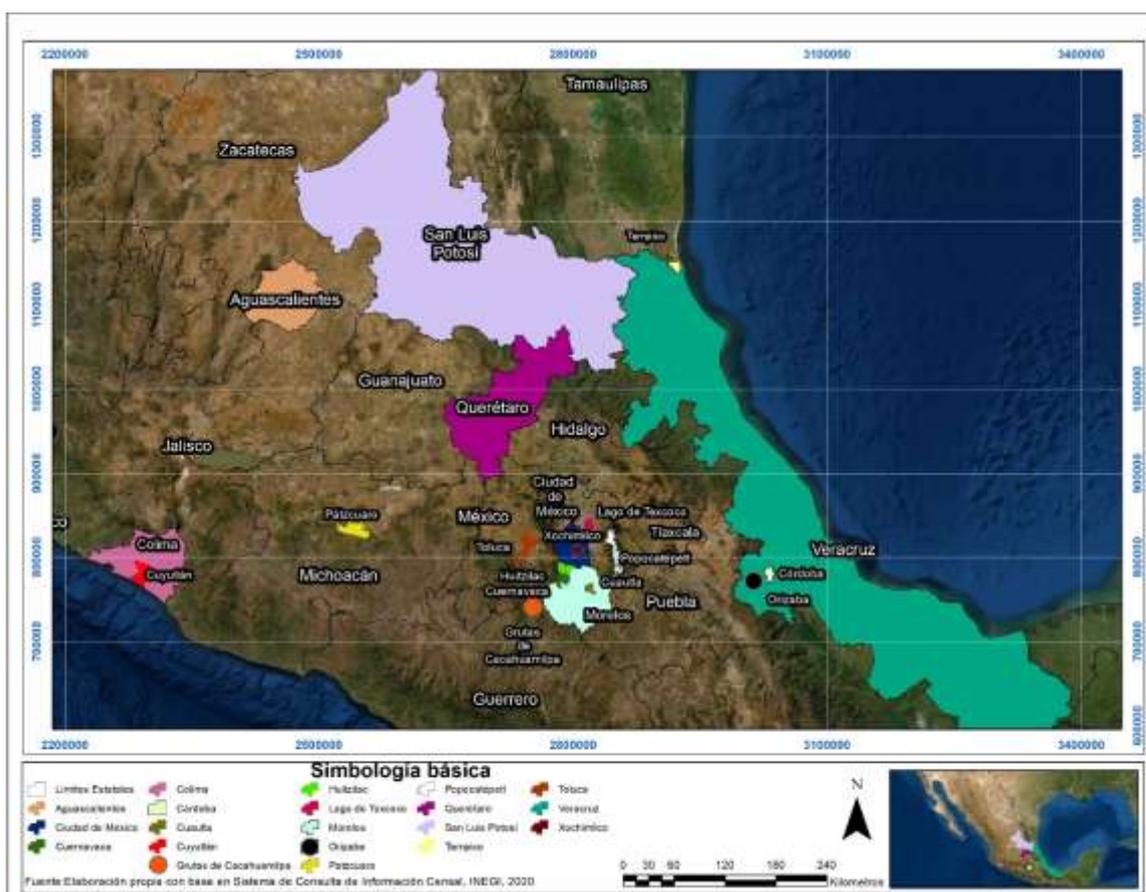
<sup>57</sup> “Los viajes redondos”, *Gaceta de Guadalajara*, 7 de agosto de 1904, p. 8

<sup>58</sup> “Necesidad de hoteles”, *Semana Mercantil*, 31 de diciembre de 1894, pp. 3-4

<sup>59</sup> “Urgentes necesidades”, *El Correo de San Luis*, 21 de agosto de 1887, p. 1

<sup>60</sup> “El proyectado saneamiento de Veracruz”, *El Partido Liberal*, 3 de septiembre de 1895, p. 1

Mapa 2. Ubicación de ciudades, en la parte centro del país, citadas con actividad turística.



Fuente: Elaborado por José Manuel Romero Cuero

No obstante tales limitaciones, los rotativos dan cuenta del incremento del incipiente turismo así como del surgimiento de clubes a él relacionados. Acorde al arribo de los primeros automóviles, a partir de 1895, surgieron los de automovilismo<sup>61</sup>, así como los de ciclismo, alpinismo, y de viajes al interior de la república.<sup>62</sup> Uno de éstos fue, por ejemplo, el Touring club, que en su mesa directiva de 1910 incluía a Miguel Ángel de Quevedo como vicepresidente, ingeniero que destacó en el ámbito de la conservación de los bosques y de las cuencas hidrológicas en los gobiernos de Porfirio Díaz, desde 1888, y en el de Lázaro Cárdenas (1934-1940).<sup>63</sup> Por cierto, tales clubes emulaban a los surgidos en Europa, como al The Touring British Club, que nació en 1891, y a su análogo francés, el cual “se convirtió en un gran poder turístico que, mediante su comité, intervino en todas partes”, mientras que en 1895 se creó el

<sup>61</sup> María José Garrido Asperí, “El automovilismo deportivo en México. Sus primeros clubes y competencias (siglo XX)”. *Historia crítica*, núm. 61 (2016), pp. 105-123.

<sup>62</sup> “Se fundará un club alpinista”, *El Imparcial. Diario ilustrado de la mañana*, 28 de octubre de 1909, p. 2; “A la Sierra de Huachinango en bicicleta”, *El Nacional. Periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 19 de marzo de 1894, p. 1; “En bicicleta a la fábrica de papel San Rafael”, *El Nacional. Periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 29 de marzo de 1895, p. 2.

<sup>63</sup> “Aprueba varios proyectos el Touring club mexicano”, *El Diario*, 21 de marzo de 1910, p. 8.

Automóvil Club de Francia con alrededor de 50 miembros, “de los cuales la mitad eran nobles”<sup>64</sup>.

La prensa, a la vez que informaba sobre el turismo, expresaba su beneplácito por su crecimiento en el país. En el caso del que se relacionaba con los recursos naturales, fue más explícita en el sentido de sus propuestas.

#### IV. LOS RECURSOS NATURALES Y EL TURISMO DESDE LA PRENSA DEL PORFIRIATO

El 17 de junio de 1906, el líder anarquista y opositor al régimen, Ricardo Flores Magón, bajo el pseudónimo de Anakreón, publicó en *El Colmillo Público* un artículo titulado “Las grandes concesiones”. En él lamentaba que los “bosques, salinas, ríos, mares, todo ha pasado en un segundo a poder de los grandes negociantes, concedido atropelladamente por nuestro gobierno, y de ese modo, los mexicanos que quieran su propio territorio, se encontrarán con que han sido preferidos los extranjeros”.<sup>65</sup> Abundaba que muchos periódicos “gobiernistas”, para justificar tal política, “calumnian a los mexicanos diciendo que carecen de espíritu de empresa, y, que, puesto que ellos no han pedido las concesiones, se les dan a los extranjeros”. Si bien su postura respecto a que los recursos naturales pasaron en su totalidad al “poder de grandes negociantes” puede matizarse ya que estudios de décadas recientes han identificado que muchos pueblos conservaron recursos de valía, o al menos los disputaron a empresarios y hacendados, tanto por medios legales como por estrategias alternas<sup>66</sup>, su crítica a la postura de los rotativos sobre el uso de los recursos naturales era certera. Esto, toda vez que se inclinaban por la incorporación de elementos que consideraban acordes a parámetros extranjeros europeos en los paisajes mexicanos como sinónimo de progreso. Tal postura, como veremos, aplicaba también para el caso del turismo, ya que apelaban a la adecuación de paisajes considerando parámetros de individuos de clases altas y de extranjeros occidentales como sus referentes. Es posible deducir que, con ello, pretendían satisfacer la

---

<sup>64</sup> Boyer, “El turismo”, pp. 22-23.

<sup>65</sup> Anakreón, “Las grandes concesiones”, pp. 366-367.

<sup>66</sup> Para una observación sobre el variopinto panorama de la relación entre “grandes” negociantes y propietarios de superficies con habitantes de los pueblos en torno a la propiedad de los recursos naturales en distintas partes del país, ver Antonio Escobar Ohmstede y Matthew Buttler, “Introduction. Transitions and closures in Nineteenth -and Twentieth- Century Mexican Agrarian History” en Coord. Antonio Escobar Ohmstede y Matthew Buttler, *México y sus transiciones: reconsideraciones sobre la historia agraria mexicana, siglos XIX y XX*. (México, CIESAS, 2013), pp. 33-76, así como los diversos casos compilados en ese texto.

demanda, fundada en imaginarios modernos, del retorno a la naturaleza<sup>67</sup>, pero bajo parámetros europeos, a lo que nos referimos como edén occidentalizado.

En el contexto que analizamos, la naturaleza era un aspecto central dentro de lo que las élites consideraban como la riqueza del país y, por tanto, se le atribuía el potencial para generar ingresos económicos. Ello coadyuvó a su mercantilización y, a diferencia de la visión romántica y trascendentalista -en que se apreciaba sobre todo por sus atributos estéticos y espirituales<sup>68</sup>- se postulaba que se le debía intervenir mediante métodos denominados racionales. En contraste, no era deseable su control y producción por parte de los habitantes de los pueblos, al considerárseles inefectivos para esos fines<sup>69</sup>, aspecto que influyó en las ideas que plasmaban los rotativos.

En julio de 1884, por ejemplo, *El Tiempo* reprodujo parte de la carta que un lector con apellido extranjero, Carlos Gaulleau, dirigió al gobernador de Michoacán<sup>70</sup>, en que vertía propuestas sobre la adecuación de paisajes de la entidad con fines de “progreso”. Entre otros lugares, se refería al lago de Pátzcuaro. Describía escenas cotidianas a sus orillas y lamentaba que las parcelas estuvieran, desde su perspectiva, deficientemente trabajadas por habitantes de “la raza indígena” quienes poseían “rudimentarias” canoas. Apelaba a que se adecuara para que se asemejara a parajes suizos ya que “si las orillas del lago, así como las islas, estuvieran bien cultivadas, llegarían a ser verdaderamente encantadoras, y muy pronto serían visitadas como las orillas del lago de Ginebra, de Neuchatel y de los tres cantones”.<sup>71</sup> Según Gaulleau, la implementación de transporte moderno, como el ferrocarril y barcos de vapor, coadyuvaría a configurar un paisaje de tipo europeo y, por tanto, atractivo para el turismo: “(...) los domingos y los días de mercado el lago está surcado de canoas, siempre primitivas, y sería una buena especulación hacer construir uno ó dos vaporcitos para los numerosos turistas que no tardarán en visitar estos parajes privilegiados y sanos, tan pronto como llegue el camino de fierro”.<sup>72</sup> Dos años después,

<sup>67</sup> Hiernaux, “Turismo e imaginarios”, pp. 25-26.

<sup>68</sup> Lane Simonian, *La defensa de la tierra del jaguar. Una historia de la conservación en México*. (México: SEMARNAP, CONABIO, 1999), pp. 66-68. Dulce Regina Tapia, “*La nación romántica. Naturaleza e historia a través de las revistas literarias en México. 1836-1846*”, (tesis de Licenciatura en Historia, Instituto Cultural Helénico A.C., 2004), pp. 77-99.

<sup>69</sup> Christopher Boyer, “Revolución y paternalismo ecológico: Miguel Ángel de Quevedo y la política forestal en México, 1926-1940”. *Historia Mexicana* vol. 57, núm. 1 (2007), pp. 91-138.

<sup>70</sup> Para ver la ubicación de ciudades y estados mencionados en este apartado ver el Mapa 2, salvo Sonora, Chihuahua y Sinaloa, situados más al norte y que se muestran en el mapa 3.

<sup>71</sup> “Carta descriptiva de varios pueblos y lugares de Michoacán”, *El Tiempo*, 19 de julio de 1884, p. 1.

<sup>72</sup> *Ibidem*.

en mayo de 1886, *La Voz de México* celebraba que un proyecto así ya estaba en puerta: “(...) el señor Morcon, agente de carga y pasajeros de la compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, propone formar una compañía, con el objeto de comprar un vapor y algunas lanchas que surquen el pintoresco lago de Pátzcuaro. La idea nos parece magnífica, brillante, porque con ese nuevo atractivo, será el famoso lago el punto de reunión de todos los turistas mexicanos y americanos”.<sup>73</sup> Tal proyecto en efecto se concretó un año después, el 5 de mayo de 1887, cuando un grupo de empresarios y funcionarios locales introdujeron variados tipos de barcos y lanchas, lo cual se complementó con la construcción de infraestructura en la ciudad y con la introducción de la vía férrea procedente de Morelia, desde el año previo, mientras que en las siguientes dos décadas se desarrolló el transporte por vías acuáticas y terrestres, y se mejoró el aspecto de la ciudad<sup>74</sup>.

Un caso similar se refirió para la Ciudad de México el 13 de marzo de 1890 en *El Municipio libre*. En una nota expresaba con beneplácito la introducción de tres barcos de vapor, propiedad del célebre empresario Íñigo Noriega, al canal de la Viga, para transportar pasajeros de Xochimilco a Ixtacalco. Con ello, decía, los “steamboats” empezaban un “ataque (...) contra una muralla de canoas y chalupas”. Esto “porque entre las lanchas de vapor y los ferrocarriles, como las dos hojas (de unas) enormísimas tijeras va á quedar decapitada la poesía tradicional de los paseos á Ixtacalco, y rota por mitad del espinazo la costumbre nacional de las canoas enfloradas llevando a bordo bailarines”.<sup>75</sup> Otra nota de ese periódico, de dos años posterior, anunciaba que en el lago de Texcoco se inaugurarían regatas a través de un *Likeside Club*, lo cual, decía, iba acorde a los pasatiempos de toda ciudad moderna, como ya sucedía en París, Londres, Nueva York o Madrid.<sup>76</sup>

Los deseos expresados por adecuar los paisajes también implicaban a su población. Un ejemplo se plasmó en *El Diario del Hogar* el 11 de enero de 1901 referente al estado de Morelos. En su nota comparaba a la población local con la sajona, considerando a ésta proclive al progreso: “este contraste (...) ante la pobre y descuidada educación latina de nuestros pueblos y villorrios, está muy lejos de

<sup>73</sup> “Una compañía en proyecto”, *La Voz de México*, 27 de mayo de 1886, p. 3

<sup>74</sup> Martínez, “Una mirada”, pp. 411-412.

<sup>75</sup> “Sección editorial. Revista semanaria”, *El Municipio Libre*, 13 de marzo de 1890, p. 1

<sup>76</sup> “Las diversiones en la capital”. *El Municipio Libre*, 20 de febrero de 1892, p. 1

significar un progreso en la República”. Lamentaba que en los exuberantes paisajes circundantes a Cuernavaca los indígenas que ahí radicaban no incrementaran su producción. Tal periódico -uno de los críticos del régimen porfirista-, denotaba que también asumía como suyo el argumento del contraste entre la población local y los extranjeros, al mencionar que

los habitantes de esta bien pobre capital del estado, no porque debiera ser tan pobre, si nos fijamos en sus elementos de riqueza sino porque la idiosincrasia de los hijos de Cuernavaca, es lamentable; al ver el contraste que estos forman con turistas americanos, que vienen á estudiar nuestras costumbres y á celebrar contratos con el Gobierno General ó con los de los Estados, para quedarse con todos nuestros elementos de riqueza.<sup>77</sup>

Tal expresión no era excepcional. En mayo de 1909 una nota de *El tiempo*, sobre otra ciudad morelense, Cuautla, se refería a los bosques y numerosas corrientes de agua de sus arrabales, y lamentaba la actitud de la población local:

verdad es que no se advierte por allí la mano del hombre cooperativo con arte al esplendor de (la) Flora, porque esas ricas parcelas de la propiedad urbana pertenecen á gentes pobres que alimentan su mísera vida con la venta de los frutos de sus huertos, fuera de algunos penosos trabajos que suelen procurarse, y es bien sabido cuánta es la indolencia de nuestros indígenas, en cuanto á su mejoría se refiere.<sup>78</sup>

Al igual que en el caso de Pátzcuaro, los articulistas celebraban proyectos en puerta en esa entidad, como el que ya emprendía un empresario de apellido extranjero, Mr. Bouyer, de quien se escribía en marzo de 1907 que estaba por “establecer un servicio de carruajes entre su hotel y los baños sulfurosos de Agua Hedionda, célebres en todo el país, por sus condiciones sanificadoras. Una corriente de turistas comienza á establecerse entre México y Cuautla”.<sup>79</sup>

En otras ocasiones se invisibilizaba a la población local o a habitantes que habían estado presentes hasta décadas previas, en caso de tratarse de indígenas. Una nota de *El Progreso de México*, de abril de 1903, sobre la Sierra Madre -cadena montañosa que se extiende desde el sur al norte del país tanto por el oriente como por occidente-, en la confluencia de los estados de Sonora y Chihuahua (ver mapa 3), refería a ese espacio como desierto, al haber sido habitado por grupos nómadas y seminómadas: “hace unos cincuenta años, era una región desierta, que sólo recorrían

<sup>77</sup> “El corresponsal, Correspondencias. Estado de Morelos”, *El Diario del Hogar*, 11 de enero de 1901, p. 1.

<sup>78</sup> “A vista de pájaro”. *El Tiempo*, 13 de mayo de 1909, p. 4.

<sup>79</sup> “Hotel de San Diego”, *La Libertad*, 29 de octubre de 1884, p. 3

los indios salvajes y algunos vagabundos, y que inspiraba temor á los habitantes de los llanos adyacentes. Los apaches, los bandidos mexicanos y americanos escapados á la justicia, habían hecho allí su cuartel general”.<sup>80</sup>

Así, las referencias sobre el modo de instaurar el turismo en los ámbitos locales no se tomaban de su población respectiva, sino acorde a lo que los articulistas asumían que requerían visitantes con alto poder adquisitivo y, preferentemente, extranjeros. A ello se refería *El Periódico liberal* en septiembre de 1895 cuando lamentaba que en asentamientos litorales de Tampico y Veracruz no existiera infraestructura turística. Expresaba que, en contraste, “si el país estuviera habitado por franceses ó españoles, desde hace mucho tiempo se hubieran establecido lugares de recreo en la costa”.<sup>81</sup> Paradójicamente, motivados por un espíritu nacionalista, promocionaban parajes mexicanos pero con referencias europeas. Así, afirmaban que Orizaba era la Nizza –ciudad italiana famosa por sus playas- del estado de Veracruz, o que diversos espacios eran similares a los suizos, como el señalado caso de Pátzcuaro. Con tal perspectiva, en febrero de 1911, en plena revolución mexicana, *El Imparcial* mencionaba que el país debía ser reconocido “como la Suiza del continente” pues contaba con atractivos “para el turista, para el amante de los más hermosos espectáculos de la naturaleza, para el historiador, el artista y el arqueólogo, para el aficionado á la caza y la pesca”.<sup>82</sup> En otras ocasiones se aludía al clima. Una publicación del *Instructor*, de mayo de 1909, señalaba que el de Aguascalientes se asemejaba al de “algunas estaciones de los Alpes Marítimos, y muy especialmente á las estaciones del valle de Zermatt”.<sup>83</sup> Agregaba que, con la llegada del ferrocarril, la topografía, vegetación y abundantes aguas -incluyendo termales-, suscitaría que se le reconociera por contar con una de las “mejores estaciones de invierno” de la república. Para ello, con “explotadores audaces que pongan en movimiento sus recursos (...) bien pronto llamará la atención de los turistas y de los habitantes de climas poco benignos y malsanos en la república vecina”, evidentemente refiriéndose a estadounidenses.<sup>84</sup>

---

<sup>80</sup> C. H. T. Townsend, “La Sierra Madre de México”, *El Progreso de México*, 22 de abril de 1903, pp. 1-2.

<sup>81</sup> “El proyecto de saneamiento de Veracruz”, *El Partido Liberal*, 9 de septiembre de 1895, p. 1.

<sup>82</sup> “Sección editorial. La Suiza americana”. *El Imparcial, diario ilustrado de la mañana*, 17 de febrero de 1911, p. 3.

<sup>83</sup> “Aguascalientes”, *El instructor*, 1 de mayo de 1884, p. 3

<sup>84</sup> *Ibidem*.

También se proponía implementar tecnología en espacios naturales considerados atractivos. Tal era lo que se expresaba respecto del volcán Popocatepetl, situado en la confluencia de las entidades de Puebla, Morelos y el Estado de México. En septiembre de 1892 *El Economista mexicano* informaba que a él llegaría el tren más alto del mundo, pues ya se proyectaba su llegada hasta la cima<sup>85</sup>. Dos años más tarde, en agosto de 1894, *La Voz de México* reportó el plan de instalar en él un “cable aéreo para turistas y flete” lo cual daría pie a

un sistema de la conmovión y de transporte tan sencillo como original y cómodo. Una vez establecido este cable, que al principio se iba á dividir en dos tramos, y que hoy será directo de Tlamacas a Ameca, se establecerá la importantísima explotación del azufre, y la nieve, y se transportarán pasajeros por el precio aproximado de cinco pesos. Entonces podrá fácilmente juzgarse de la impecable belleza de los panoramas que desde aquella altura se contemplan (...).<sup>86</sup>

Planes similares se proyectaban en las grutas de Cacahuamilpa, en el estado de Guerrero, con los que se esperaba que empresarios extranjeros instalaran tanto la luz eléctrica como una vía férrea a su interior.<sup>87</sup> “Ambos casos, pese a que los planes no se concretaron, reflejan las aspiraciones que se difundían desde la prensa sobre la adecuación de los paisajes locales.

Un aspecto que también se refirió fue el concerniente a las tierras comunales, cuya propiedad, en la perspectiva liberal, debía virar al ámbito privado para incorporarse al libre mercado y que, acorde a ello, generara ganancias.<sup>88</sup> Sobre ese tópico, en Sinaloa (ver en mapa 3), versó una nota de *La Patria* del 3 de marzo de 1910. Para ese año, las inversiones de extranjeros en el país y su adquisición de superficies se había extendido sobremanera mediante mecanismos como la desamortización y adjudicación de tierras comunales así como la enajenación de terrenos baldíos,

<sup>85</sup> “Notas breves”, *El Economista Mexicano*, 17 de septiembre de 1892, pp. 10-11

<sup>86</sup> “Actualidades. La ascensión al Popocatepetl. Regreso de una de las comisiones”, *La Voz de México*, 18 de agosto de 1894, pp. 1-2.

<sup>87</sup> “En las grutas de Cacahuamilpa”, *La Convención Radical Obrera*, 5 de julio de 1896, p. 3.

<sup>88</sup> La tensión en torno a la propiedad, control y aprovechamiento de tierras comunales y las resistencias o búsqueda de su privatización, legal y/o de facto, por parte de diversos sectores es de larga data en México, pues procede desde la época colonial. Ya en el período independiente, desde 1821, han existido diversas coyunturas en que se ha priorizado su privatización como “símbolo de progreso”, idea que tuvo su culmen durante el Porfiriato, cuando se tuvo especial interés en la “gran propiedad” representada por antonomasia en las haciendas. Dicha tendencia fue interrumpida, o de hecho revertida, como resultado de la revolución de 1910, y la instauración de la ley agraria del seis enero de 1915 en que se estableció el reparto de dicha gran propiedad a los pueblos en la forma de dotación ejidos –superficies colectivas- o restitución de tierras comunales, lo que dio lugar a que en siguientes décadas más de la mitad de la superficie del país –y sus recursos- quedara en manos de los pueblos. A su vez, la posibilidad legal de que dichas superficies colectivas, de nueva cuenta, se privatizaran se instituyó en enero de 1992, bajo el sexenio presidencial de Carlos Salinas de Gortari. Para una observación contemporánea del interés comercial en las tierras como producto de la instauración e incremento del turismo en diversas regiones de México ver los trabajos compilados en el texto coordinado por Gustavo Marín Guardado, “Sin tierras no hay paraíso. Turismo, organizaciones agrarias y apropiación territorial en México”. Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. Colección Pasos Edita, núm. 15 (2015).

contexto en el que el rotativo informaba que estaba llegando “una no interrumpida ola de compradores de tierras procedentes de los Estados Unidos”.<sup>89</sup> El autor anónimo de la nota mencionaba que ante la pregunta de turistas estadounidenses sobre las condiciones locales, su respuesta fue que no podían “ser mejores, climatéricas y sanitarias. La proximidad del mar y la disposición topográfica de la zona regional del Estado (...) hace la oscilación de la temperatura en las diferentes estaciones de poco peligro”. Con ello remitió a algunos interesados en adquirir “terrenos de comunidad” – esto es, que pertenecían a algunos pueblos– a la Secretaría del Gobierno estatal para que se les explicara el proceso de adquisición. De concretarse tales transacciones se daría lugar a una transformación de la propiedad de dichas superficies y sus recursos implícitos, y con ello de su producción, usufructo y de relaciones sociales. Sobre ese interés de transferencia de tierras a extranjeros, una publicación de años previos, de junio de 1906, aparecida en *El Economista mexicano*, registró que empresarios ferrocarrileros se esforzaban por atraer turistas norteamericanos con la intención de que adquirieran tierras cercanas a las vías férreas lo cual, con el tiempo, les significaría jugosos ingresos al ocupar ese medio para transportar su producción. Desde la perspectiva del periódico, había, por tanto, “que inducir á hacer el viaje a México á centenares de visitantes á quienes deben también demostrarse las ventajas de establecerse en la República”.<sup>90</sup>

Otro componente del paisaje que se consideraba debía adecuarse, de ser necesario, o utilizarse en aras del turismo, era la fauna. En enero de 1910 *El Diario* reportó que las playas de Tampico, Tamaulipas, eran visitadas al menos anualmente por “sportmen de la pesca” y bañistas, pero lamentaba que en el último año muchos visitantes se quejaron del arribo de tiburones a la costa. Desde la perspectiva del articulista, el fomento del turismo valía el combate a dicha especie así como su extinción:

es sumamente peligroso salir en canoa para pescar, pues aunque para los porteños no hay ningún peligro, la mayoría de los turistas que todos los años visitan Tampico con el objeto de pescar, son inexpertos, y propensos á volcar las canoas. Es de sentirse que la plaga de tiburones afectará a los bañistas, pero se espera que la guerra que los pescadores y otros sportmen allí residentes han declarado contra ese temible pez, acabe por extinguirlos de las aguas cercanas

---

<sup>89</sup> “Sinaloa”. *La Patria*, 3 de marzo de 1910, p. 4.

<sup>90</sup> “Colonización. Actitud de los ferrocarriles”, *El Economista Mexicano*, 2 de junio de 1906, p. 16.

á Tampico. Para restablecer la confianza (...) que tenían los turistas extranjeros, una junta de comerciantes de ese puerto ha acordado pagar un premio por las cabezas de tiburón que les lleven.<sup>91</sup>

Por su parte, la nota ya citada de *El Progreso de México*, de abril de 1903, sobre la Sierra Madre en Chihuahua y Sonora refería que ésta era “una inmensa región llena de caza mayor, como el oso plateado, canelo y negro: el león de la montaña, el jaguar, el borrego del monte, el antílope, los cervatillos de cola negra y blanca, el lobo, el jabalí, el guajolote silvestre, y además, mucha pequeña caza”. Con ello, la presentaba como idónea para la cacería, con mayores ventajas que otras latitudes, como Alaska. Los resultados de ese tipo de promoción, en conjunción con el arribo del ferrocarril, coadyuvaron a que en efecto numerosos ejemplares de fauna fueran obtenidos como “magníficos trofeos de caza” por cazadores estadounidenses a la par que otros grupos de “sportmen” recorrían la región y otros más se “aprestaban” para el año entrante, según relataba el periódico.<sup>92</sup> Al respecto, Lane Simonian refiere la centralidad del ferrocarril en ese proceso: “cuando un veloz tren del Ferrocarril Río Grande, Sierra Madre, y Pacífico, propiedad de norteamericanos, se deslizaba entre las atractivas aperturas en minería, maderería y ganadería que se estaban desarrollando en Chihuahua (...) y presumía que era el país de cacería más grande del mundo, de hecho estaba sellando el final de una era de abundante fauna silvestre en el norte de México”<sup>93</sup>.

Así, los ideales de transformación de los paisajes expresados en la prensa con fines de atraer al turismo, se circunscribían a la idea adoptada por las élites del país de que la atracción de visitantes extranjeros y de connacionales de clases privilegiadas a diversos destinos, coadyuvaba al progreso, proceso a su vez facilitado por el incremento de las vías férreas y por ende de viajeros. En tal sentido, se anhelaba la construcción “edenizada”, con referentes europeos, de espacios con alguna característica natural o recurso considerado como atractivo, se tratara ya sea de lagos, bosques, volcanes, ríos, grutas, playas u otros. A su vez, tales ideales implicaban diversas repercusiones para las poblaciones ahí establecidas debido a la intención de que transformaran, entre otros aspectos, su régimen de propiedad, sus aditamentos

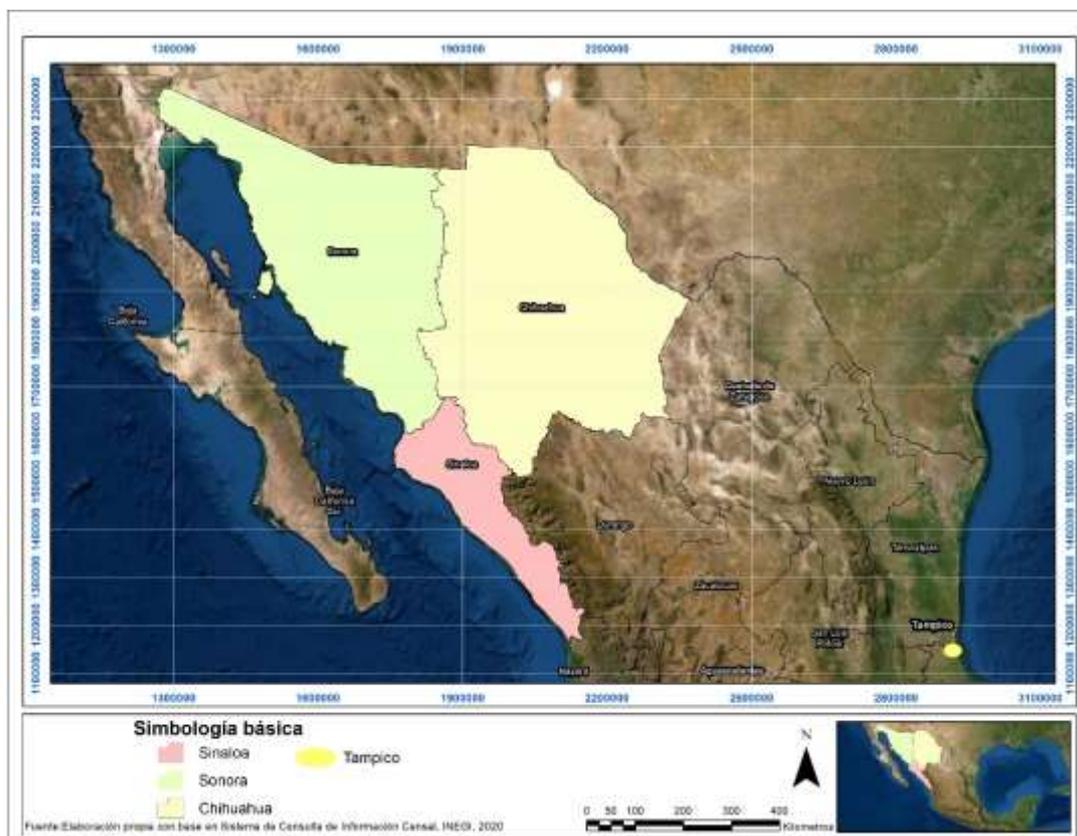
<sup>91</sup> “El sport de la pesca en el puerto de Tampico”, *El Diario*, 2 de enero de 1910, p. 8.

<sup>92</sup> Townsend, “La Sierra” p. 1-2.

<sup>93</sup> Simonian, “La defensa”, p. 81.

tecnológicos o sus dinámicas productivas –en conjunto, su forma de vida–, mientras que en el caso de la fauna, su disminución o su extinción se llegaba a considerar como un insumo para el impulso del turismo. Desde esa perspectiva, al concebirlo como un rubro generador de ingresos económicos, tales implicaciones se expresaban, en las páginas de los rotativos, como legítimas y necesarias.

Mapa 3. Ubicación de Sonora, Chihuahua y Sinaloa, al norte del país.



Fuente: Elaborado por José Manuel Romero Cuero

## REFLEXIONES FINALES

El turismo en México tuvo sus inicios durante el Porfiriato como parte de la participación del país en el orden capitalista internacional en el que, a su vez, el ferrocarril jugó un rol central. Al no existir una instancia gubernamental que fomentara y regulara ese rubro, los principales registros al respecto se vertieron en las páginas de la prensa de la época cuyos articulistas emitían su opinión sobre ese fenómeno, interpretándolo como benéfico para la sociedad en su conjunto pese a que

sus expectativas se centraban en algunos sectores e invisibilizaban a otros, o expresaban su malestar por formas de vida consideradas no modernas.

Si bien es difícil ponderar los alcances de los contenidos de los diarios, es posible deducir que fue un instrumento central para la difusión de ideas respecto al modo en que se consideraba se debía implementar el turismo en el país y sobre la adecuación de paisajes para atraer turistas, pues constituía el medio de comunicación de masas más importante de la época. Con tal propósito, emitieron directrices para conformar al país, y diversos de sus espacios, como territorio del turismo. Sus propuestas aludían a parámetros liberales cuyo interés principal era la obtención de ingresos y ganancias económicas, pero además implicaban otros aspectos de índole cultural –a la población, los sistemas productivos y de propiedad- y natural –la adecuación de la naturaleza, sus recursos y la fauna- cuyos beneficios se pensaban en mayor grado para algunos agentes económicos como los empresarios, los turistas de clases altas y extranjeros occidentales, mientras que otros actores les eran poco relevantes o, en algunos casos, no deseados al considerárseles parte del atraso del país.

Con ello, la prensa fungió un rol importante en los intentos por incidir en el “acontecer público”,<sup>94</sup> al difundir ideas sobre los –supuestos- beneficios del turismo para la sociedad, y que pueden ser interpretadas como parte de los mecanismos de integración –económica pero además sociocultural- del país con las sociedades emisoras de turistas. Su labor fue generar un consenso, o al menos apuntar hacia él, para conformar la imagen de un Edén, al que se relacionaba con los requerimientos modernos occidentales

La vigencia de tal base ideológica sobre el turismo y los recursos naturales, identificada en el presente artículo, puede ser evaluada en estudios sobre el tópico en períodos posteriores ya que sus implicaciones en diversos espacios del país no han sido menores. Actores sociales como el Estado, empresarios y otros diversos – ayuntamientos, líderes locales- basados en el supuesto de que la instauración del turismo es legítima y benéfica *per se*, han instaurado o participado en proyectos de diverso alcance que han implicado tensiones por recursos naturales con otros como

---

<sup>94</sup> Del Palacio, “Para una metodología”.

los habitantes locales –de pueblos o espacios urbanos–, ejidatarios, comuneros, en distintas regiones del territorio nacional, así como modificaciones en el paisaje. Esto basado en referentes específicos de progreso.

Tal representa un amplio campo de análisis para la historia ambiental, y para la historiografía en general, toda vez que el turismo en el país creció abruptamente a lo largo del siglo XX, constituyéndose como un rubro prioritario para el ámbito gubernamental debido a su marcado interés en la captación de ingresos económicos e implícitamente en el proceso cultural de modernización que se le atribuye. Mediante su estudio se pueden aportar elementos a propuestas contemporáneas sobre el denominado “turismo de naturaleza” –y a algunas otras modalidades afines como ecoturismo, turismo alternativo, turismo responsable– para ponderar si están fincadas en tendencias sociohistóricas o, por el contrario, en propósitos ahistóricos. Se trata también de un tema plenamente vigente. Tal aspecto lo demuestra el proyecto ya en curso del denominado “Tren maya”, al que el gobierno federal presentó en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 como “el más importante (en) infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del presente sexenio”<sup>95</sup>. Si bien en su planteamiento considera que beneficiará al sureste del país mediante la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible que incluirá a la población local, su principal objetivo es el de la derrama económica a las poblaciones locales y su integración a circuitos comerciales mayores. Con él se pretende expandir la presencia de los 17 millones de turistas que anualmente se concentran en Cancún y la Riviera Maya, en Quintana Roo –más los que se incrementen debido a la disponibilidad del nuevo medio de transporte–, hacia los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche y Yucatán –por los que atravesará dicho tren–, y con ello impulsar el “desarrollo económico de las comunidades” ahí establecidas.<sup>96</sup> No siendo este el espacio para abundar al respecto es un hecho, que a diferencia del Porfiriato, en la actualidad existen análisis que demuestran que el turismo *per se*, y su derrama económica, no

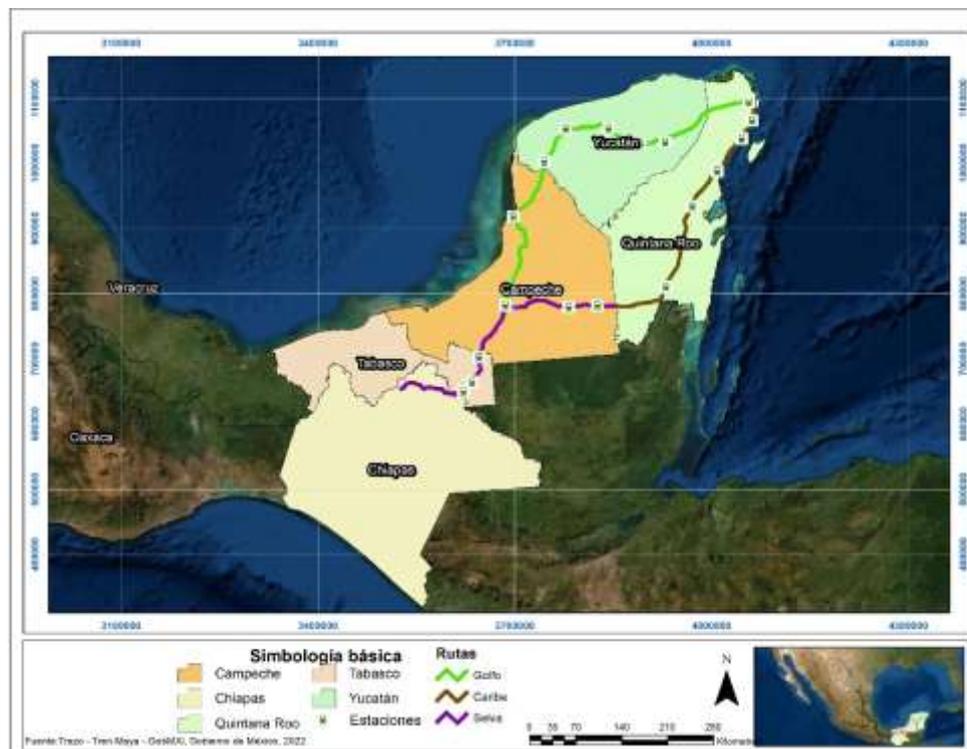
---

<sup>95</sup> “Plan Nacional de Desarrollo, 2019-2024”, Diario Oficial de la Federación, 12 de julio de 2019. Consultado el 18/03/2022. Disponible en: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019)

<sup>96</sup> “Turismo. El tren maya conectará al sureste”, Página oficial de la Secretaría de Turismo. Consultada el 18/08/2022. Disponible en: <https://www.trenmaya.gob.mx/turismo/>

necesariamente han significado un incremento de la calidad de vida de los habitantes de los espacios del país en que se ha implantado<sup>97</sup>.

Mapa 4. Ruta en construcción del Tren Maya, en el sureste del país.



Fuente: Elaborado por José Manuel Romero Cuero con base en el trazo que se muestra en la página electrónica oficial de la Secretaría de Turismo, "Trazo. 1, 500 kilómetros de esperanza". <https://www.trenmaya.gob.mx/trazo/>

Así, la historia ambiental se constituye como una vía para contribuir al conocimiento de las implicaciones del turismo en diversos espacios del país en que ha tenido lugar, y para dialogar con lo observado por especialistas de otras disciplinas. Con tal finalidad, en este trabajo se ha identificado que tanto el impulso del turismo en México, como su base ideológica, se gestaron desde el Porfiriato –y no hasta décadas posteriores–, y que sus propósitos de adecuar los paisajes pretendían generar resultados distintivos para diversos actores sociales e incluso para variados elementos de la naturaleza. Con ello, se aporta al espectro de los estudios de historia ambiental en México, así como a la historiografía en general al mostrar la importancia del tópico en la búsqueda del Estado y otros actores por conformar nuevos paisajes.

<sup>97</sup> Por ejemplo, ver el análisis sobre los índices de desarrollo humano en centros turísticos del país que realiza Rafael Guerrero Rodríguez, "Estudiando la relación del turismo con el desarrollo humano en destinos turísticos mexicanos". *Acta universitaria*, núm. 28 (2018), pp. 1-13.

## AGRADECIMIENTOS

Agradezco las ricas observaciones de dos árbitros anónimos, así como la lectura y sugerencias al texto que realizaron Gerardo Gonzáles Reyes y Erick Fuentes Horta. Así también, la revisión al manuscrito de la estudiante Reyna Viviana Hermosillo Hernández y la elaboración de mapas por José Manuel Romero Cuero.

Este artículo es producto del proyecto desarrollado en la Licenciatura en Turismo del Tecnológico de Estudios Superiores de Valle de Bravo, durante 2021, que se denominó “Turismo y naturaleza. Una observación del lugar de la naturaleza en el incipiente turismo mexicano, del siglo XIX a 1940”.

## REFERENCIAS

Alexander von Humboldt, *Ensayo político sobre la Nueva España*. Dos tomos / por el Barón A. de Humboldt ; traducida al castellano por Vicente González Arnao. (París: Casa de Jules Renouard, 1827).

Ángel Bassols Batalla, *Recursos naturales de México: una visión histórica*. (México: Cenzontle, 2006), p. 15.

Antonio Escobar Ohmstede y Matthew Buttler, *México y sus transiciones: reconsideraciones sobre la historia agraria mexicana, siglos XIX y XX*. (México, CIESAS, 2013), pp. 33-76.

Beatriz Alondra Durán Oñate, “Guías y manuales de viajeros en el México decimonónico: tres visiones conservadoras del proyecto de nación”. *Oficio. Revista de historia e interdisciplina*, núm. 5 (2017), pp. 61-72.

Bernardo García Martínez, “La Comisión Geográfico-Exploradora”. *Historia Mexicana* vol. 24, núm. 4 (1975), pp. 485-555.

Bernardo García Martínez y Elba González Jácome, *Estudios sobre historia y ambiente en América I*. (México, El Colegio de México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1999).

Bernardo García Martínez y María del Rosario Prieto, *Estudios sobre historia y ambiente en América vol. II*. (México, El Colegio de México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 2002).

Celia del Palacio, “Para una metodología de análisis histórico de la prensa”. Ponencia presentada en ALAIC (2014). Consultado el 20/03/2022. Disponible en <http://congreso.pucp.edu.pe/alaic2014/wpcontent/uploads/2013/09/vGT17-Celia-del-Palacio.pdf>

Christopher Boyer, “Revolución y paternalismo ecológico: Miguel Ángel de Quevedo y la política forestal en México, 1926-1940”. *Historia Mexicana* vol. 57, núm. 1 (2007), pp. 91-138.

Cynthia Radding, *Paisajes de poder e identidad: Fronteras imperiales en el desierto de Sonora y Bosques de la Amazonía* (México. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social-Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco-El Colegio de Sonora, 2005), pp. 454-456.

Daniel Hiernaux, “En busca del Edén: Turismo y Territorio en las Sociedades Modernas”, *Ciudades, Revista de la Red Nacional de Investigaciones Urbanas*, núm. 23 (1994), pp. 24-30.

Daniel Hiernaux-Nicolás, “Turismo e imaginarios”. *Cuaderno de Ciencias Sociales*, núm. 123 (2002), pp. 7-36.

David Vargas del Río, *Ecología política, turismo y conservación*. (Guadalajara: COECYTJAL, ITESO, Gobierno del estado de Jalisco, 2020), p. 35.

Dina Michele Berger, *Piramids by day, martinis by night: the development and promotion of Mexico's tourism industry, 1928-1946*. (Nueva York: Palgrave-Macmillan, 2006).

Donatella Rosa Vittoria Ochippinti, “El turismo en Querétaro durante el porfiriato, 1882-1910” (tesis de Maestría en Historia, Universidad Autónoma de Querétaro, 2014).

Dulce Regina Tapia, “La nación romántica. Naturaleza e historia a través de las revistas literarias en México. 1836-1846”, (tesis de Licenciatura en Historia, Instituto Cultural Helénico A.C., 2004), pp. 77-99.

Elinor G. K. Melville, *Plaga de Ovejas, consecuencias ambientales de la conquista de México*. (México, Fondo de Cultura Económica, 1999).

Enrique Florescano, “Patria y nación en la época de Porfirio Díaz”. *Signos Históricos*, núm. 13 (2005), pp. 153-187.

Eugenio MacDonald Escobedo, *Turismo: una recapitulación*. (México: Bodoni, 1981), p. 92.

Eugenio Mercado López “Patrimonio cultural y turismo en el México posrevolucionario”, *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural* vol. 14, núm. 4 (2016), pp. 1027-1040.

Eugenio Mercado López “El turismo y su impacto en las políticas económicas, culturales y turísticas de México en las primeras del siglo XX: la perspectiva de la prensa de la época”. *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural* vol. 16, núm. 3 (2018), pp. 671-683.

Federico Fernández-Christlieb, “El nacimiento del concepto de paisaje y su contraste en dos ámbitos culturales: El viejo y el nuevo mundos”, en Eds. Susana Barrera Lobatón y Julieth Monroy, *Perspectivas sobre el paisaje*. (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Jardín Botánico José Celestino Mutis, 2014), p. 56.

Florence Toussaint Alcaraz, *Escenario de la prensa en el Porfiriato*. (México: Elementum, 2018), p. 97.

Francisco López Palomenque, “Principales actores en el turismo mexicano”, en Coord. Atlántida Coll-Hurtado, *Espacio y ocio: el turismo en México*. (México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, 2016), pp. 51-66.

Gabriel López Martínez, “El Grand Tour. Revisión de un viaje antropológico”. *Gran Tour*, núm. 12 (2015), pp. 106-120.

Gustavo Marín Marín Guardado, “Sin tierras no hay paraíso. Turismo, organizaciones agrarias y apropiación territorial en México”. *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. Colección Pasos Edita, núm. 15 (2015).

Inés Yujnovsky. “Cultura y poder: El papel de la prensa ilustrada en la formación de la opinión pública”, H-México. Consultado el 21 de agosto de 2021. Disponible en: <http://www.h-mexico.unam.mx/node/6549>

Inmaculada Simón Ruiz, *Apuntes sobre historiografía y técnicas de investigación en la historia ambiental mexicana*, Documentos de trabajo IELAT, no. 16 (España, Instituto de Estudios Latinoamericanos, España, 2010).

John H. Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato* (México: Ediciones Era, 1976), p. 83.

John R. McNeill, “Naturaleza y cultura de la historia ambiental”. *Nómadas*, núm. 22 (2005), pp. 12-25.

José Manuel Martínez Aguilar, “Una mirada al surgimiento del turismo en Pátzcuaro”. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural* vol. 15, núm. 2 (2017), pp. 409- 418.

Lane Simonian, *La defensa de la tierra del jaguar. Una historia de la conservación en México*. (México: SEMARNAP, CONABIO, 1999), pp. 66-68.

Luis Alberto Mendoza Pérez, *El ferrocarril y las poblaciones de Campos, Manzanillo y Armeria, a principios del siglo XX*, Palapa vol. 6, núm. 12 (2012), p. 20.

Marc Boyer, “El turismo en Europa, de la Edad Moderna al siglo XX”, *Historia contemporánea*, núm. 25 (2002), pp. 13-31.

María del Rocío Ramírez Sámano, “El nacimiento de una ciencia’. La arqueología mexicana durante el Porfiriato”. *Diálogos. Revista Electrónica de Historia*, número especial (2008), pp. 152-170.

María José Garrido Asperí, “El automovilismo deportivo en México. Sus primeros clubes y competencias (siglo XX)”. *Historia crítica*, núm. 61 (2016), pp. 105-123.

Martín Serrano, *La producción social de comunicación*. (Madrid, Alianza Universidad, 1986).

Mauricio Tenorio Trillo, *Artilugio de la nación moderna. México en las exposiciones universales, 1880-1893*. (México: Fondo de Cultura Económica, 1998), p. 220.

Miguel Aguilar Robledo, Humberto Reyes Hernández y Oscar Reyes Pérez, *La historia ambiental en México: Estudios de caso* (México. Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 2019).

Miguel Ángel Acerenza, *Conceptualización, origen y evolución del turismo*. (México: Trillas, 2006), p. 72-73.

Mílada Bazant, *Historia de la educación durante el Porfiriato*. (México: El Colegio de México, 2014), p. 16.

Moisés González Navarro, *Los extranjeros en México y los mexicanos en el extranjero, 1821-1970. tomo 2, 1867-1910*. (México: El Colegio de México, 1994), pp. 575-576. versión e-pub, doi:10.2307/j.ctv3dnq7g

Narciso Barrera Bassols y Pedro S. Urquijo Torres. “Historia y paisaje. Explorando un concepto geográfico monista”, *Andamios* vol. 5, no. 10 (2009), pp. 227-252.

Paolo Riguzzi, “México próspero: las dimensiones de la imagen nacional en el porfiriato”. *Historias*, núm. 20 (1988), pp. 148-149.

Pedro Ojeda Miranda “Viajeros y turistas de Yucatán, 1822-1915”, *Iberoamericana* vol. 14, núm. 53 (2014), pp. 7-28.

Rodolfo Bertonecello “Turismo y territorio. Otras prácticas, otras miradas”. *Aportes y transferencias*, vol. 6, núm. 2 (2002), pp. 29-50.

Rafael Guerrero Rodríguez, “Estudiando la relación del turismo con el desarrollo humano en destinos turísticos mexicanos”. *Acta universitaria*, núm. 28 (2018), pp. 1-13.

Stefania Gallini, “Historia, ambiente, política: el camino de la historia ambiental en América Latina”. *Nómadas*, núm. 30 (2009), pp. 92-102.

#### Artículos de prensa y recursos online

Anakreón, “Las grandes concesiones”, *El Colmillo Público*, núm. 145, 17 de junio de 1906, pp. 366-367.

C. H. T. Townsend, “La Sierra Madre de México”. *El Progreso de México*, 22 de abril de 1903, pp. 1-2.

“Actualidades, La ascensión al Popocatepétl. Regreso de una de las comisiones”. *La Voz de México*, 18 de agosto de 1894, pp. 1-2.

“¡A Fierro del Toro!”, *El Demócrata*, 28 de mayo de 1885, p. 1.

“Aguascalientes”, *El instructor*, 1 de mayo de 1884, p. 3.

“A la Sierra de Huachinango en bicicleta”, *El Nacional. Periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 19 de marzo de 1894, p. 1.

“Aprueba varios proyectos el Touring club mexicano”, *El Diario*, 21 de marzo de 1910, p. 8.

“Apuntes breves”, *El Imparcial. Diario ilustrado de la mañana*, 5 de mayo de 1899, p. 2.

“Atractivos en Veracruz”, *El País*, 10 de diciembre de 1899, p. 2.

“A vista de pájaro”, *El Tiempo*, 13 de mayo de 1909, p. 4.

“Carta descriptiva de varios pueblos y lugares de Michoacán”, *El Tiempo*, 19 de julio de 1884, p. 1.

“Colonización. Actitud de los ferrocarriles”, *El Economista Mexicano*, 2 de febrero de 1906, p. 16.

“Crónicas dominicales”, *Diario del Hogar*, 5 de abril de 1891, p. 1.

“Charla de los domingos”, *El Monitor Republicano*, 28 de septiembre de 1884, p. 1.

“Hotel de San Diego”, *La Libertad*, 29 de octubre de 1884, p. 3.

“Destiérrese el tifo”, *El Partido Liberal*. 21 de noviembre de 1893, p. 2 .

“El corresponsal, Correspondencias. Estado de Morelos”, *El Diario del Hogar*, 11 de enero de 1901, p. 1.

“El Porvenir de Colima”, *El Tiempo*. 2 de abril de 1901, p. 1.

“El proyectado saneamiento de Veracruz”, *El Partido Liberal*, 3 de septiembre de 1895, p. 1.

“El proyecto de saneamiento de Veracruz”, *El Partido Liberal*, 9 de septiembre de 1895, p. 1.

“El sport de la pesca en el puerto de Tampico”, *El Diario*, 2 de enero de 1910, p. 8.

“En bicicleta a la fábrica de papel San Rafael”, *El Nacional. Periódico de literatura, ciencias, artes, industria*, 29 de marzo de 1895, p. 2.

“En las grutas de Cacahuamilpa”, *La Convención Radical Obrera*, 5 de julio de 1896, p. 3.

- “Estados de la República. Durango”, *El Economista Mexicano*, 1 de junio de 1907, p. 12.
- “Ferrocarril Hidráulico”, *Siglo Diez y Nueve*, 24 de enero de 1884, p. 1.
- “Las diversiones en la capital”, *El Municipio Libre*, 20 de febrero de 1892, p. 1.
- “Los turistas americanos”, *El Tiempo*, 5 de marzo de 1899, p. 3.
- “Los viajes redondos”, *Gaceta de Guadalajara*, 7 de agosto de 1904, p. 8.
- “Necesidad de hoteles”, *Semana Mercantil*, 31 de diciembre de 1894, pp. 3-4.
- “Notas breves”, *El Economista Mexicano*, 17 de septiembre de 1892, pp. 10-11.
- “Plan Nacional de Desarrollo, 2019-2024”, *Diario Oficial de la Federación*, 12 de julio de 2019. Consultado el 18/03/2022. Disponible en: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019)
- “Sección editorial. La Suiza americana”, *El Imparcial, diario ilustrado de la mañana*, 17 de febrero de 1911, p. 3.
- “Sección editorial. Revista semanaria”, *El Municipio Libre*, 13 de marzo de 1890, p. 1.
- “Se fundará un club alpinista”, *El Imparcial. Diario ilustrado de la mañana*, 28 de octubre de 1909, p. 2.
- “A la Sierra de Huachinango en bicicleta”, *El Nacional. Periódico de literatura, ciencias, artes, industria, agricultura, minería y comercio*, 29 de marzo de 1895, p. 2.
- “Sinaloa”, *La Patria*, 3 de marzo de 1910, p. 4.
- “Trazo. 1, 500 kilómetros de esperanza”. Secretaría de Turismo. Consultado el 20/03/2022. Disponible en: <https://www.trenmaya.gob.mx/trazo/>
- “Turismo. El tren maya conectará al sureste”, Página oficial de la Secretaría de Turismo, Gobierno de México. Consultada el 18/03/2022. Disponible en <https://www.trenmaya.gob.mx/turismo/>
- “Una compañía en proyecto”, *La Voz de México*, 27 de mayo de 1886, p. 3.
- “Una pesadilla”, *El Tiempo*, 19 de marzo de 1884, p. 2.
- “Urgentes necesidades”, *El Correo de San Luis*, 21 de agosto de 1887, p. 1.
- “Velocipedia”, *La Voz de México*, 24 de diciembre de 1897, p. 2.
- “Veracruz”, *Periódico oficial del gobierno del estado de Tabasco*, 17 de enero de 1891, p. 1.
- “Veracruz”, *La Patria*, 29 de marzo de 1910, p. 4.

## **In Pursuit of the Westernized Eden. Tourism and Nature in the Press of the Mexican Porfiriato, 1876-1911**

### **ABSTRACT**

This article shows that the ideas expressed in the press of the Mexican Porfiriato (1876-1911) regarding the incorporation of natural resources in the incipient tourism in Mexico sought the adaptation of landscapes according to modern and liberal parameters, which were considered, by the national elites, appropriate to attract and receive foreign tourists, mainly Americans and Western Europeans. Based on the review of the content of newspapers from that period, and their contextualization, it is interpreted that they contributed to the dissemination of tourism activities in the country but also to its legitimation and establishment as "tourism territory" and tourist attractions. In this process, their proposals for the adaptation of nature considered more the benefits for some social actors, such as businessmen, tourists with high purchasing power or foreigners, to the detriment of others, such as the peasant and indigenous population, or even implied impacts for other elements of the landscape, such as fauna.

**Keywords:** tourism; nature; landscape; press: mexican porfiriato.

Recibido: 27/09/2021  
Aprobado: 15/03/2022