



MANOS A LA OBRA

LA CARRETERA PANAMERICANA Y SU CÉLEBRE CARRERA

Santiago de Chile fue la ciudad latinoamericana donde se llevó a cabo la V Conferencia Internacional de los Estados Americanos del 25 de marzo al 3 de mayo de 1923; en los trabajos de su Cuarta Comisión, abocada al tema de las comunicaciones, surgió la idea de construir un sistema de caminos o carreteras que uniera a todos los países del continente americano con el fin de fomentar su desarrollo y turismo (Carretera Panamericana). Este sistema sería apoyado y financiado por los Estados Unidos de América durante los años cuarenta y cincuenta del siglo pasado. ¹

CARRETERA PANAMERICANA

Poco más de una década tuvo que transcurrir para que México se incorporara inicialmente -con sus propios recursos-, a semejante proyecto cuando se escogió a la ciudad de Nuevo Laredo, Tamaulipas por ser la aduana de mayor movimiento comercial para iniciar desde ahí el trazo de una carretera que terminaría en la ciudad de México pasando por los estados de Tamaulipas, Nuevo León, San Luis Potosí e Hidalgo y que formaría parte de la Carretera Panamericana original. De esta forma se convirtió en un "eje y vía internacional"² de comunicación con el resto del continente americano.

La nueva carretera, inaugurada el 1 de julio de 1936, propició un intercambio económico y cultural: conectó con los ingenios azucareros tamaulipecos y con los campos petroleros potosinos, lugares que lograron interesar a los visitantes extranjeros aparte de las numerosas bellezas naturales y sitios de gran cultura y tradición de nuestro país ubicados a lo largo de su recorrido. En suma, la construcción de la carretera México-Nuevo Laredo, primera vía que integró la frontera norte con la parte central del país, reportó además grandes beneficios económicos y turísticos.³

CARRERA PANAMERICANA

En 1950 se sumó una nueva vía de comunicación terrestre al sistema de carreteras propuesto en la V Conferencia de los Estados Americanos. El entonces presidente Miguel Alemán Valdés lo anunció así en su cuarto informe de gobierno, leído ante el Congreso de la Unión el primero de septiembre de 1950: "Se terminó e inauguró la carretera Ciudad Juárez - México - Ciudad Cuauhtémoc de tres mil cuatrocientos cuarenta kilómetros de longitud, que se extiende desde la frontera de los Estados Unidos de América hasta la de Guatemala, recorriendo el eje central de la República y conectando ricas zonas del país que estuvieron aisladas entre sí; camino con el que México contribuye, además, a la construcción de la Carretera Panamericana que cumple un compromiso internacional y un deber de fraternidad continental."⁴



Mapa que muestra el recorrido original de la Carretera Panamericana. El tramo Nuevo Laredo-Ciudad de México fue el primero en realizarse en nuestro país.

https://es.wikipedia.org/wiki/Carretera_Panamericana#/media/Archivo:Carretera.png

En efecto, dicha vía se incorporó a la Carretera Panamericana y previa a su inauguración se optó por realizar una carrera de automóviles bautizada como Carrera Panamericana, organizada por la Asociación Nacional Automovilística de México (ANA) con el apoyo del gobierno federal, de los gobiernos estatales y locales de los sitios por donde pasaba. El día cinco de mayo cuarenta mil espectadores se dieron cita en Ciudad Juárez para observar el banderazo de salida dado a las 10 de la mañana por el gobernador de Chihuahua, Fernando Foglio Miraflores, así como la salida de los veloces automóviles con sus rugientes motores, conducidos por pilotos de varias nacionalidades. Como invitados especiales acudieron senadores de Estados Unidos, diplomáticos, embajadores y encargados de negocios de países como Guatemala, Venezuela, Colombia, Perú y El Salvador. Cabe mencionar que el presidente Miguel Alemán no pudo asistir, pero realizó una llamada telefónica para alentar a los tripulantes del “Coche México” que tenía asignado el número 9.

A lo largo de los tres primeros días de recorrido sucedieron varios accidentes de fatales consecuencias. Enrique Hachmeister, piloto guatemalteco, perdió la vida tras volcar su automóvil varias veces lo cual le produjo fractura de cráneo. La espectadora Tomasa

López resultó muerta cuando el automóvil número 114 se dirigió, sin control, contra una multitud. Se formó entonces un debate sobre la pertinencia de tan riesgosa carrera.

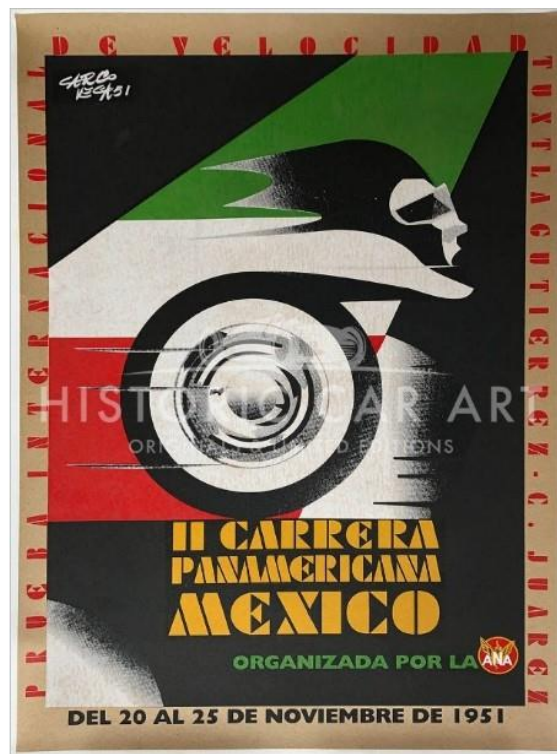
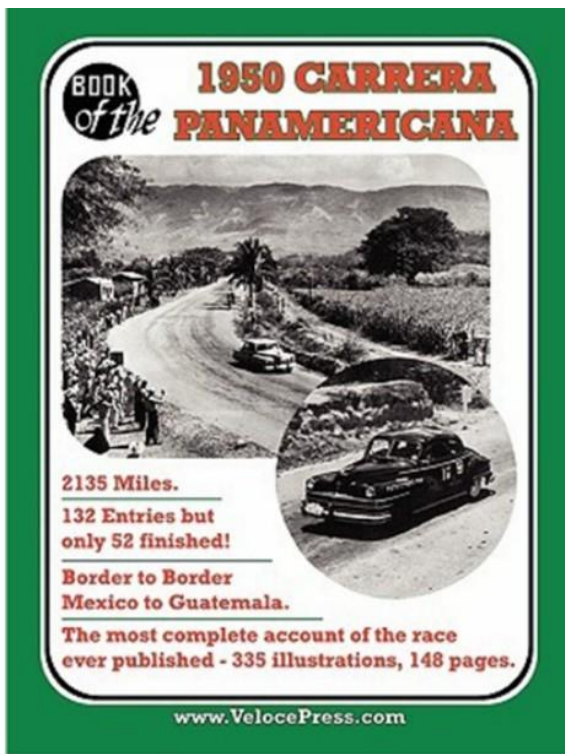
Aproximadamente 10 mil personas se reunieron en el comienzo del camino a Toluca, en las afueras del entonces Distrito Federal para esperar a los automovilistas en su llegada a la meta. Conforme iban arribando, los pilotos y sus automóviles fueron escoltados por la policía, a manera de desfile, por el paseo de la Reforma. Con el techo aplastado y el parabrisas roto, producto de un accidente lamentable, el “Coche México” hizo su aparición en la ciudad capital provocando el entusiasmo del público, quien entonó las estrofas del Himno Nacional. El periódico *Novedades* reseñó este momento: “Los radios y los periodistas lo habían dicho tantas veces que se volvió agotador. El automóvil que representaba a México en este magnífico evento quedó tan destrozado que le sería imposible continuar su viaje a la capital. Sin embargo, ahí está sobre la línea pintada en un esfuerzo supremo, emocionando a todos los mexicanos y asombrando al mundo con su hazaña. Su águila que simboliza nuestra raza amante de la libertad está encorvada pero no vencida”.⁵



32 autos se inscribieron en la I Carrera Panamericana. El auto no. 22 toma una curva cerrada en la Carretera Panamericana. Reproducción autorizada por el INAH.

A la mañana siguiente, en el cuarto día de competencia, los pilotos y sus máquinas tomaron rumbo a la ciudad de Puebla y después continuaron hacia la capital de Oaxaca. Más adelante, los pobladores de Tehuantepec y Juchitán fueron testigos del paso de los raudos vehículos rumbo a la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, capital chiapaneca. Desde ahí, los pilotos se enfocaron en alcanzar la línea de meta en el pueblo de Ocotlán (Ciudad Cuauhtémoc) tras recorrer las últimas 107 millas de carretera que aún no estaban pavimentadas. Finalmente fueron los estadounidenses Hershel McGriff y Ray Elliot manejando un *Oldsmobile 88*⁶ quienes se alzaron con la victoria en la primera Carrera Panamericana después de seis días de competencia y más de dos mil millas recorridas, logrando un tiempo total de 27 horas y media.

El secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Lic. Agustín García López, ofreció, en el famoso Hotel del Prado en la Ciudad de México, una cena de gala a funcionarios públicos, miembros del comité organizador, líderes de la industria automotriz y prensa en general para festejar el éxito de la carrera. Por su parte, el presidente Miguel Alemán recibió el 17 de mayo en la residencia oficial de Los pinos a los participantes del evento, en compañía de algunos representantes diplomáticos del continente americano.



Portada del libro sobre la I Carrera Panamericana, y el llamativo póster que anunciaba la II edición de este evento que iba afianzándose en el ámbito internacional del automovilismo.
<https://www.goodreads.com/book/show/6757264-book-of-the-1950-carrera-panamericana---mexican-road-race> <https://www.historicarart.net/unknown-mexico-1951-il-carrera-panamericana/>

Con este evento México ofreció al mundo la imagen de un país moderno y progresista, la carretera inaugurada de tal forma era una obra de infraestructura que abonaba a la prosperidad del país pero también era un ejemplo del gran esfuerzo realizado en su construcción para salvar regiones o zonas con topografías difíciles y abrir así sus puertas a quienes deseaban conocerlo. Además, México cumplía su compromiso con el Panamericanismo en su acuerdo más significativo establecido en 1929: desarrollar más caminos y carreteras. El Panamericanismo fue la "doctrina diplomática hemisférica que buscó, desde principios del siglo veinte, una integración política y económica en respuesta a un escenario internacional más amplio."⁷

En la III Carrera Panamericana realizada en 1952 *El Universal* informó sobre la amplia cooperación que ofrecería el gobierno del estado de Chiapas para su buen desarrollo: "...con ayuda de personas acomodadas de la localidad, quienes pondrán habitaciones en sus residencias a disposición de los corredores, técnicos y periodistas nacionales y extranjeros y funcionarios de la carrera, y la propia casa de gobierno alojará a quince participantes en el evento."⁸

En otro párrafo la nota periodística describe una muy particular decisión de las autoridades: "Se ha pedido la colaboración de los rancheros que tienen sus fincas en ambos lados de la carretera para que el día 19 no haya ganado en la vía, pues los soldados tienen orden de sacrificar a los animales que puedan constituir un peligro para los corredores." La Carrera Panamericana se convirtió en un evento anual que duró hasta 1954 cancelada entonces por decreto presidencial; en sus cinco ediciones participaron firmas automovilísticas de gran renombre a nivel mundial como Oldsmobile, Ferrari, Gordini, Mercedes-Benz, Volkswagen, Porsche, Maserati, Lancia.

Hoy en día la Carrera Panamericana se transformó en un Rally a partir de 1987. Aunque su recorrido no es tan largo, abarca los estados de Veracruz, Oaxaca, Ciudad de México, Querétaro, Michoacán, Guanajuato, San Luis Potosí y Durango.

Por su parte, la Carretera Panamericana original cuenta con 16,000 millas (25,750 km) de extensión⁹, comienza en Alaska, Estados Unidos y concluye en Buenos Aires, Argentina. En su trayecto recorre los países de Canadá, Estados Unidos, México, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Chile y Argentina. Diversos climas y paisajes (montañas, selvas, desiertos, planicies, valles) la acompañan en su largo recorrido.

REFERENCIAS

¹ “Carretera Panamericana” en: <https://www.infoplease.com/encyclopedia/places/latin-america/latam-geography/panamerican-highway> consultada el 25 de julio de 2022.

² Mijares, M. *Juan Andrew Almazán y la compañía Constructora Anáhuac: negocios y política durante la posrevolución, 1927-1932*, México, 2015, p. 237.

³ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP). (1931). *Los caminos de México* (edición bilingüe). México: Comisión Nacional de Caminos, p. 34.

⁴ IV Informe de Gobierno del presidente Miguel Alemán Valdés 1 de septiembre de 1950.

⁵ Novedades 8 de mayo de 1950 n. pág.

⁶ Alejandro Konstantonis. “La Carrera Panamericana México cumple 70 años, conoce a los primeros cinco ganadores” en: <https://noticias.autocosmos.com.mx/2020/10/13/la-carrera-panamericana-mexico-cumple-70-anos-conoce-a-los-primeros-cinco-ganadores> consultada el 1 de agosto de 2022.

⁷ Víctor Manuel Gruel Sandez, “La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y Estereotipos entre México y Estados Unidos” en: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:CjnpxDg71VMJ:www.scielo.org.mx/sielo.php%3Fscript%3Dsci_arttext%26pid%3DS0187-69612017000200126+&cd=25&hl=es&ct=clnk&gl=mx&client=firefox-b-d

⁸ “Amplia cooperación de Chiapas para la Carrera Panamericana”. *El Universal* 15 de noviembre de 1952 primera sección, p. 10.

⁹ “Panamerican Highway” en: <https://www.infoplease.com/encyclopedia/places/latin-america/latam-geography/panamerican-highway> consultada el 27 de julio de 2022.