

# **UNIVERSIDAD DE CIENCIAS Y ARTES DE CHIAPAS**

**FACULTAD DE HUMANIDADES  
LICENCIATURA EN HISTORIA**

## **TESIS**

**“EL SURGIMIENTO DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN CHIAPAS  
DE 1949 A 1952, UNA APROXIMACIÓN DE LA GESTACIÓN Y  
DESARROLLO DEL TURISMO DESDE LAS POLÍTICAS  
CULTURALES.”**

**QUE PARA OBTENER EL GRADO DE:**

**LICENCIADO EN HISTORIA**

**PRESENTA**

**JUAN ALEJANDRO SARMIENTO OCHOA**

**DIRIGIDO POR:**

**MTRO BRAULIO CALVO DOMÍNGUEZ**

**Tuxtla Gutiérrez, Chiapas**

**Noviembre de 2023**





**UNIVERSIDAD DE CIENCIAS Y ARTES DE CHIAPAS**  
SECRETARÍA GENERAL  
DIRECCIÓN DE SERVICIOS ESCOLARES  
DEPARTAMENTO DE CERTIFICACIÓN ESCOLAR  
AUTORIZACIÓN DE IMPRESIÓN

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas  
Fecha: 17 de noviembre de 2023.

C. **Juan Alejandro Sarmiento Ochoa**

Pasante del Programa Educativo de: Licenciatura en Historia

Realizado el análisis y revisión correspondiente a su trabajo recepcional denominado:

El surgimiento de la actividad turística en Chiapas de 1949 a 1952; una aproximación de la gestación y desarrollo del turismo desde la política culturales.

En la modalidad de: Tesis Profesional

Nos permitimos hacer de su conocimiento que esta Comisión Revisora considera que dicho documento reúne los requisitos y méritos necesarios para que proceda a la impresión correspondiente, y de esta manera se encuentre en condiciones de proceder con el trámite que le permita sustentar su Examen Profesional.

ATENTAMENTE

Revisores

**Mtro. Braulio Calvo Domínguez (Director)**

**Mtro. Erick Emmanuel Pérez Sánchez (lector)**

**Mtro. Alan Antonio Castellanos Mora (lector)**

Firmas.

Ccp. Expediente

## **Agradecimientos**

Esta tesis está dedicada de manera muy especial al Mtro. Juan Ramón Álvarez Vázquez quien a lo largo de este trabajo de investigación con su inagotable paciencia y arduo trabajo me acompañó a lo largo de este proceso; la cual estaré en deuda con él por sus enseñanzas, por guiar mi camino en este andar universitario y por sus valiosas aportaciones a mi vida y en mi formación académica.

De misma forma al Mtro. Braulio Calvo Domínguez por sus enseñanzas en el aula como afuera de ellos. De mis lectores el Mtro. Erick Emmanuel Pérez Sánchez y el Mtro. Alan Castellanos Mora quienes agradezco su tiempo para leerme, corregirme y sugerirme las adecuaciones pertinentes de este trabajo y del apoyo del Lic. Orlando Nucamendi Teco.

Le agradezco a Dios por darme el don de la sabiduría; quien en el siempre pongo en sus manos lo que pienso y actuó.

A mis padres José Edilberto y María del Rosario quienes siempre han estado y que este logro es gracias a ellos.

A mi familia y amigos: Belem Sarmiento, Cecilia Juárez, Silvia Juárez, Adrián Chandoquí, Verónica Eugenio, Dulce Díaz, Alexis Rosales, Emiliano Castellanos, Braulio Castañón, Joycelie Galindo, Roberto Ramos Maza y a mi Tuna Universitaria IEXPRO.

Y finalmente a Andrea, Alessi y Rosa Isela Greene; quienes fueron la chispa que dio sentido para la culminación de este trabajo.

# Índice

	Página
INTRODUCCIÓN.....	6

## Capítulo 1. Los antecedentes de la actividad turística en México: un recorrido histórico

1.1. Sumario de la historia del turismo (siglo XIX- XX) .....	14
1.2. El crecimiento turístico en Europa y América en el siglo XX.....	22
1.3. El desarrollo turístico en México durante finales del siglo XIX y principios del siglo XX.....	26
1.4. La revolución cultural durante la posrevolución y la promoción turística durante “el milagro mexicano” .....	30

## Capítulo 2. El turismo como nueva actividad económica para Chiapas

2.1. Antecedentes de la actividad turística durante el siglo XX: Una aproximación desde los informes de gobierno.....	37
2.2. La creación del Órgano del Departamento de Prensa y Turismo del Gobierno del Estado de Chiapas el impulso de la <i>Revista Chiapas</i> .....	63
2.3. Organización de campañas y estrategias turísticas para el estado de Chiapas.....	66
2.4. El turismo en Chiapas una riqueza inexplorada y su expansión...	68
2.4.1. ¿Chiapas estaba preparado para ser un destino turístico?.....	70
2.4.2. La explotación del turismo como fuentes de riqueza.....	72
2.5. Propósito de la expansión del turismo en Chiapas.....	77

### **Capítulo 3. La infraestructura turística en el estado de Chiapas**

<b>3.1.</b>	Síntesis histórica de las comunicaciones en Chiapas.....	79
<b>3.2.</b>	Las carreteras como base de la economía.....	84
<b>3.3.</b>	Los caminos, arterias de la economía.....	87
	<b>3.3.1.</b> Construcción y los convenios de los caminos vecinales.....	88
	<b>3.3.2.</b> Los primero hoteles en Chiapas.....	91
	<b>3.3.3.</b> Los medios de transportes en Chiapas.....	96
	<b>3.3.4.</b> El servicio aéreo en Chiapas.....	99

### **Capítulo 4. La actividad turística en Chiapas (1949-1952)**

<b>4.1.</b>	El turismo y la modernidad de Chiapas.....	107
<b>4.2.</b>	El ámbito turístico y cultural de Chiapas.....	109
	<b>CONCLUSIONES</b> .....	127
	<b>BIBLIOGRAFIA</b> .....	134

## Introducción

El presente trabajo de investigación, surge de las herramientas y aprendizajes que como estudiante de la Licenciatura en Historia de la Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas; dentro su plan de estudio, ofertaba la materia optativa de Hemerografía Chiapaneca en el siglo XX; la cual fue impartida por el Mtro. Alan Castellanos Mora; en donde logré un acercamiento a los acervos hemerográficos de una manera amplia y profunda, dada a las facilidades que otorgaba el Archivo Histórico de Chiapas-UNICACH; en donde me di cuenta que existía una gran variedad de revistas y periódicos que buscaban dar a conocer las riquezas culturales, arqueológicas, naturales y de la gran diversidad de expresiones existentes en la entidad chiapaneca. Dada a esta curiosidad empecé a investigar de manera más profunda algunos temas relacionados a revistas y periódicos de la segunda mitad del siglo XX, es allí donde encontré revistas que eran totalmente de difusión turística y cultural de la entidad; una de las principales fuentes de consulta de este trabajo; fue la Revista *Chiapas (1949-1952)*; esta fue la publicación editorial más importante durante el gobierno de Francisco J. Grajales Godoy, quien fue Gobernador Constitucional del Estado de Chiapas de 1949 a 1952; periodo que fue un antes y después para la difusión de artículos y de la divulgación de textos académicos e informativos para dar a conocer y difundir la riqueza del estado de Chiapas al país y al extranjero; esto auspiciado y financiado por el Gobierno del Estado; es con esta revista que me nace una de las principales preguntas de esta investigación ¿Cómo surge la actividad turística en Chiapas?.

Hoy en día Chiapas figura como uno de los principales puntos turísticos del país; esto gracias a que no solo cuenta con grandes atractivos naturales, sino posee una gran variedad de sitios arqueológicos que llaman la atención; tanto de turistas nacionales como internacionales; a esto no debemos olvidar que incluso la misma historia estatal está plagada de un sinnúmero de particularidades que atraen a miles de visitantes anualmente, esto se ve reflejado en sus variadas fiestas regionales, ferias locales y eventos públicos; a los cuales la población recibe un sinnúmero de dichos visitantes. Por ende, se entiende al turismo, como una actividad económica fructífera para la entidad; no por nada la Secretaría de Turismo de Chiapas se ha dado la tarea en recientes años en darle difusión nacional e internacional a la entidad, exponiendo siempre a Chiapas como uno de los mejores puntos para visitar y vacacionar en

México. Anualmente Chiapas se posiciona como una de las entidades federativas con mayor recaudación económica; gracias a la actividad turística, de hecho, en el año 2021 generó más de 120 millones de pesos; siendo los municipios Tuxtla Gutiérrez, Tapachula, Palenque y San Cristóbal de las Casas; los más visitados por cerca de 678 mil turistas nacionales y 131 mil 216 extranjeros.<sup>1</sup>

Ante el semejante panorama actual surgen una considerable cantidad de pregunta, como, por ejemplo: ¿Desde cuándo el turismo fue visto como una actividad económica para la entidad?, ¿Fue promovido en un principio por el gobierno del estado?, ¿Qué era lo que se promovía en aquel entonces?, ¿De qué manera y cuales estrategias se usaban en aquella época?, ¿Qué cambios sufrió esta promoción durante el periodo de estudio?, ¿Quiénes fueron los principales impulsores de esta promoción?, ¿Se fundaron organismos o instituciones encargadas de la promoción turística? ¿Cuáles eran estas? ¿Cuáles eran los resultados esperados?, ¿Al final del periodo se obtuvieron los resultados esperados?, ¿Qué fue lo que hizo falta?, ¿Cómo impactó el turismo económicamente a Chiapas durante el periodo estudiado?, ¿Propició esta actividad económica a la creación de redes de infraestructura en la entidad chiapaneca?, ¿Cuáles fueron?, ¿Durante qué periodo fue el mayor auge de la promoción turística?

Estas fueron las preguntas que me surgieron, lo que conllevó a la necesidad de responder las anteriores interrogantes; surge este trabajo de investigación; el cual tiene como objetivo principal demostrar el impacto de la actividad turística en Chiapas durante el periodo de 1949 a 1952, tomando como bases la infraestructura y modernización de la entidad; a través de la difusión, consolidación y generación de políticas culturales impulsadas por el Gobernador Francisco J. Grajales Godoy, para realizar un análisis histórico del periodo comprendido de 1949 a 1952; de misma forma estudiar y relacionar como las ideas posrevolucionarias incentivaron al gobierno de Godoy, a crear organismos de difusión turística y cultural, para desarrollar sectores del comercio local como el ganadero, las maderas preciosas, los productos agrícolas como el maíz, frijol cacao, caña de azúcar, café, entra otras; de misma forma la introducción de automóvil como medio de transporte privado y el transporte público

---

<sup>1</sup><https://www.elheraldodechiapas.com.mx/local/turismo-en-chiapas-deja-una-derrama-de-mas-de-mil-mdp-en-ganancias-7485497.html#:~:text=Dicho%20reporte%20expone%20que%20durante,de%20los%20principales%20destinos%20tur%C3%ADsticos> Consultado el 20 de agosto de 2023

con coches, camiones, avionetas y servicios para los visitantes como la hotelería, restaurantes y demás beneficios, mediante la explotación de la riqueza histórica, natural y cultural de Chiapas, con el fin de usarlas con fines turísticos para mejorar la economía de la entidad. Del mismo modo exponer la oferta turística que ofrecía la entidad chiapaneca durante la mitad del siglo XX; usando como herramienta los estudios y escritos académicos de la época, así mismo como los artículos de difusión cultural como son los informes de gobiernos, la revista *Chiapas* y también del *Ateneo de Ciencias y Artes de Chiapas* estas dos últimas, fueron publicaciones realizadas con la finalidad de erradicar la imagen errónea que se mantenía durante el siglo XX de Chiapas a nivel nacional.

En el ámbito histórico existen muy pocos trabajos que se hayan dado a la tarea de estudiar y profundizar la actividad turística en Chiapas; una de las pocas obras que se refieren al tema es del Mtro. José Luis Zebadúa Maza con su obra titulada “El turismo en Chiapas: Desde la experiencia de José Luis Zebadúa Maza”; aunque es más bien un texto contado por él y sin referencias bibliográficas o consulta de documentos, en ella se hace un breve recuento de la historia general del turismo; describiendo el surgimiento de la actividad y evolución desde la perspectiva europea, hasta llegar finalmente a explicar cómo fue su incorporación de esta actividad a la vida económica del país y finalmente en Chiapas.<sup>2</sup> Sin embargo su obra no abarca al periodo correspondiente de nuestro tiempo de estudio pues se centra en las últimas décadas del siglo XX; además de que su enfoque principal es de índole propagandístico con una idea romántica de esta actividad en la entidad; pues la orientación de su obra busca llamar la atención del turismo chiapaneco como destino ideal para el visitante; y no de exponer como en realidad el desarrollo de la actividad turística en el estado con sus respectivas afectaciones y consecuencias tanto positivas como negativas; otra falencia que encontramos en su publicación fueron las escasas citas que contiene como mencioné anteriormente; por lo que mucha de su información, puede llegar a carecer de veracidad, pues no sabemos si son simples hipótesis personales o información completamente sustentada; a lo anterior agregamos que puede llegar a ser poco objetivo con su trabajo, ya que se basa en su experiencia profesional, que resulta ser muy ambigua. Por lo tanto, no contamos como

---

<sup>2</sup> Zebadúa Maza, José Luis “El turismo en Chiapas desde la experiencia de José Luis Zebadúa Maza”, SEP-INDAUTOR, Primera Edición, 2011



fuentes de información confiable; aunque se le reconoce el mérito de incluir una gran cantidad de anexos fotográficos donde se observan paisajes arqueológicos u naturales de Chiapas.

Por otro lado encontramos ensayos o publicaciones hechas por diversos catedráticos de la UNICACH, entre ellos resalta el artículo del Dr. Rafael Araujo titulado “Revista Chiapas (1949-1952) La ficción y la poesía en la Revista Chiapas.” en mencionado trabajo el Dr. Araujo se enfoca en el proceso cultural que germina durante estos años en la región, promovido en gran parte por el Ateneo de Chiapas y la Revista Chiapas, exponiendo la riqueza literaria, cultural y turística de la entidad, además se enfoca en resaltar a los personajes principales que participaron en este proceso, pues expone desde quienes fueron los organizadores o directores de la revista, hasta los poetas, literatos e instituciones que se encargan de fomentar la difusión del arte y la ciencia en el territorio chiapaneco; es por esto mismo que hemos decidido tomar este trabajo como pieza clave de nuestra investigación, pues consideramos fundamental comprender el aspecto literario de la revista Chiapas, ya que gracias a ella podremos observar la situación de aquellos años conforme a lo que acontece en el teatro nacional, al menos en los ámbitos literarios, artísticos y turísticos.<sup>3</sup>

Simuladamente otro artículo enfocado específicamente en este periodo de estudio es el que realizó el Dr. Vladimir González Roblero, titulado “Política y difusión cultural en Chiapas de 1948 a 1952. el caso de las revistas Chiapas y Ateneo” en el cual hace énfasis en el trabajo artístico y cultural que se realizaron durante estos fundamentales cuatro años de la gestión del gobernador Francisco José Grajales Godoy, por medio de este trabajo, el Mtro. Vladimir se da a la tarea de explicarnos el papel fundamental que jugaron los organismos de difusión cultural del estado, los cuales fueron la *Revista Chiapas* y el *Ateneo de Chiapas*, pero también expone el auge y caída de ambos grupos, esto es fundamental para nuestro trabajo, pues nos permitirá analizar cuáles fueron las causas de esa desintegración y sus efectos en la promoción turística, la difusión cultural y por ende la importancia que se le brindaba a este sector económico por parte del estado.<sup>4</sup> Es de esta forma que los artículos antes

---

<sup>3</sup> Araujo González, Rafael “Revista Chiapas (1949-1952) La ficción y la poesía en la revista Chiapas” Órgano oficial del Gobierno del estado de Chiapas, México, 2013

<sup>4</sup> González Robledo, Vladimir “Política y difusión en Chiapas de 1948 a 1952. el caso de las revistas Chiapas y Ateneo” (extraído del 2° Encuentro Nacional de Gestión Cultural) Tlaquepaque, Jalisco. Octubre del 2015.

mencionados funcionan como complementos fundamentales con información sustentada.

En otro de sus artículos, en concreto uno publicado en el Anuario del 2012 bajo el título “Chiapas: la construcción de una elite cultural a través de la prensa”, el Dr. Rafael Araujo nos explica cómo fue el proceso de elitismo de la cultura en Chiapas, para eso utiliza como base la Revista *Chiapas*, el Ateneo de Chiapas y los diversos medios impresos de información como lo son periódicos, semanales, quincenales o mensuales que se dedicaban a dar espacio a diversos literatos, poetas, científicos y académicos que jubilosos aprovechaban esta escasa oportunidad para hacer conocer sus obras, avances científicos, descubrimientos, entre otras aportaciones culturales. Sin embargo este artículo nos expone cómo fue que un contado número de personas, la mayoría perteneciente a la clase social alta de Chiapas, mantenía el férreo control de estos medios de difusión cultural, tanto que si te encontrabas en una situación contraria a la información provista por el estado o por la ya mencionada élite, sufría de un bloqueo o de trabas al momento de querer difundir sus ideas o trabajos.<sup>5</sup> Es pues fundamental dicho artículo para nuestra investigación, pues sostiene una realidad que incluso hoy en día sigue existiendo, además de mostrar que incluso en los ámbitos novedosos como la difusión cultural y turística, existían ya ciertos estatutos de quien podía escribir y que era lo que podía escribir. En el mismo *Anuario*, como si se tratase de una colaboración fructífera, encontramos un artículo titulado “Torre de Babel. La política cultural en Chiapas de 1948 a 1952. Acercamiento desde los informes de gobierno de Francisco Grajales Godoy” dicho trabajo pertenece al ya mencionado académico el Dr. Vladimir González Roblero, quien en esta breve investigación expone una visión de cómo era percibida la cultura chiapaneca durante la mitad del siglo XX; pues era algo completamente diferente a la visión actual, además de describir de forma precisa el trabajo que llevó a cabo el Departamento de Prensa y Turismo, que se encargaba de fomentar la actividad turística de la entidad pues se veía una naciente fuente de ingresos que hasta ese momento estaba siendo poco aprovechada. Consideramos pertinente utilizar este breve ensayo para comprender el alcance e intenciones que tenía el estado en cuanto a la difusión turística, por igual tendremos en cuenta el trabajo que llevó a cabo por medio de

---

<sup>5</sup> Araujo González, Rafael “La constitución de una elite cultural a través de la prensa” en Anuario 2012 (México, UNICACH 2013) 97- 112.

instituciones como el ya mencionado Departamento de Prensa y Turismo quien no solo se encargaba de exponer a Chiapas como una maravilla turística, una pequeña joya del sureste mexicano, sino que también hacía una síntesis con la cultura chiapaneca, más en concreto con los trabajos científicos y sociales del Ateneo de Chiapas y al revista Chiapas: con la cual el Mtro. Vladimir está en desacuerdo, pues marca que es un tremendo error englobar turismo y cultura con fines lucrativos, justo como lo hacía el estado en ese momento<sup>6</sup>

Existen varios artículos afines al tema de investigación, uno de ellos es el de la arqueóloga Juana de Dios López Jiménez con su artículo titulado “El patrimonio arqueológico de Chiapas ante la modernidad: el caso de Palenque y Chiapa de Corzo” publicado en el Anuario 2005 publicado por la Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, donde el eje temático es el patrimonio cultural de estos vestigios arqueológicos chiapanecos y en la manera que deben coexistir la modernidad con los vestigios; a raíz que el turismo ha estado amenazando el valor patrimonial de esos lugares y realiza propuestas para un turismo sustentable y cuidadoso con la arqueología del territorio chiapaneco.<sup>7</sup> Siguiendo con la línea de la arqueología Thomas A. Lee Whiting en su artículo titulado “Probabilidades de expansión del turismo arqueológico y la demanda de servicios” en el Anuario de 1994 publicado por la Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, Thomas Lee se relaciona más con el tema a investigar en su artículo; ya que esta publicación se enfoca a las posibilidades de la expansión del turismo arqueológico del ahora y de cómo se conducirá al futuro, habla de las vastas zonas arqueológicas de Chiapas y expone aspectos económicos y de coyunturas sociales; menciona la manera sustentable de cómo deberían estar condicionadas por región, además propone diez circuitos turísticos para el Estado de Chiapas y habla de la poca planeación e incentivos que tienen para mejorar los servicios turísticos pero que la riqueza que tiene, podría crear un turismo arqueológico sin precedentes y único.<sup>8</sup>

A nivel nacional existen artículos que pueden ayudar a conocer y comprender el fenómeno turísticos en otras regiones; el artículo titulado “Prácticas socioculturales,

---

<sup>6</sup> González Roblero, Vladimir “Torre de babel la política cultural en Chiapas de 1948-1952. Acercamiento desde los informes de gobierno de Francisco J. Grajales Godoy” en Anuario 2012 (México: UNICACH 2013) 113-133

<sup>7</sup> López Jiménez, Juana de Dios “El patrimonio arqueológico de Chiapas ante la modernidad. el caso de Palenque y Chiapa de Corzo” en Anuario 2005 (México. UNICACH, 2006) 443-454.

<sup>8</sup> Lee Whiting, Thomas A. “Probabilidades de expansión del turismo arqueológico y la demanda de servicios turísticos” en Anuario 1994 (México: UNICACH, 1995) 517-534.

turismo e identidad entre los hijos de migrantes yucatecos en Cancún” publicado por la revista *Liminar* del 2017 los autores Pedro Antonio Be- Ramírez , Eyder Gabriel Sima-Lozano y Adriana González-Neri, se enfoca en el centro turístico de Cancún donde aborda la migración de familias mayas que proceden de Yucatán y llegan a Cancún donde los hijos de ellos, han ido forjando una identidad pero continúan con el rol de su población conservando sus ceremonias y rituales, por supuesto con su respectiva interpretación.<sup>9</sup>

El turismo genera fenómenos sociales y el artículo de Carlos Monterrubio, Ana Priscila Sosa- Ferreira y Maribel Osorio- García titulado “Impactos del turismo residencial percibidos por la población local: una aproximación cualitativa desde la teoría del intercambio social” publicado en la revista *Liminar* del 2017 donde se enfoca en los movimientos migratorios provocados por el turismo; en base a Puerto Morelos, México, donde entrevistaron a un grupo de la población donde claramente aumenta el empleo, y donde los insumos se deben de multiplicar; pero el incremento de los precios de los inmuebles y de la competencia empresarial son los costos del fenómeno. Los pobladores valoran los beneficios económicos y de los costos socioculturales y medioambientales de manera individual y colectiva con el turismo residencial.<sup>10</sup>

Por último, existe una obra biográfica de Francisco Grajales Godoy titulada “Francisco Grajales Godoy: A caballo hacia la modernidad” realizada por Dolores Camacho Velázquez y por Arturo Lomelí González el cual hacen una semblanza completa del gobernado.

Ya en materia, en el primer capítulo abarqué de manera muy breve un recorrido de los antecedentes históricos del turismo en Europa durante los siglos XIX y XX; donde se cimienta y se crea la industria turística y a raíz de esto de cómo era solo para la burguesía, para que tiempo después de la revolución industrial empezara a crear nuevas rutas más cómodos para la nueva clase media que surgía por la industrialización, de misma forma se expone como se expande esta actividad en la república mexicana y como se fue desarrollando y consolidando con el apogeo de la

---

<sup>9</sup> Be- Ramírez, Pedro Antonio; Gabriel Serna, Eyder y González- Neri, Adriana “Turismo e identidad entre los hijos de migrantes yucatecos” en Revista *Liminar*, V, núm. 2 pág., 155-178, julio- diciembre 2017.

<sup>10</sup> Monterrubio, Carlos “Impactos del turismo residencial percibidos por la población local una aproximación cualitativa desde la teoría del intercambio social” en revista *Liminar*, vol. XVI, núm. 1, enero- julio 2018

ideas que dejó la posrevolución en México y como se difundió la promoción turística durante el periodo del milagro mexicano.

En el segundo capítulo se profundiza la actividad turística en Chiapas; en ella se realicé un análisis de los informes de gobierno desde 1915 a 1952 donde se habla sobre la infraestructura que rodea a la actividad turística en la entidad como en las construcciones de caminos, carreteras, vías de comunicación y servicios turísticos como es en la hotelería, transporte público, entre otras. De misma forma abordé la creación del Órgano del Departamento de Prensa y Turismo del estado de Chiapas y su obra la revista 'Chiapas', y de cómo se empezaron a crear las campañas y estrategias turísticas para la entidad y de cómo se desarrolló su expansión y su consolidación como actividad económica.

En el antepenúltimo capítulo; explico la importancia de los caminos y carreteras como una herramienta que impulsó la actividad turística y económica en Chiapas, hablo del plan por parte del gobierno del estado con la construcción y los convenios de los caminos vecinales; la introducción de los automóviles como transporte público y privados y sus principales rutas para el transporte de personas y de los bienes que se producían en toda la entidad, de misma forma los distintos medios de transporte que a la par del automotriz se empezaba a propagar por Chiapas, como fue el uso de las avionetas y el ferrocarril, y de misma forma el servicio hotelero que fueron las primeras empresas en pro del turismo chiapaneco.

Finalmente, en el último capítulo hablo de cómo la cultura, la investigación y la difusión científica logra un panorama apto a mediados del siglo XX, para que la actividad turística en Chiapas fuera tan redituable, en ella abarco la modernidad y el impulso cultural que existió en la época, para que Chiapas tuviera sus cimientos y la consolidación de la cultura y del turismo local, como lo conocemos hoy en día.

Considero, este escrito es el primer acercamiento sobre la historia misma de la formación del turismo en Chiapas, ya que demuestra el desarrollo, y de los agentes que lograron posicionar a la entidad en el mapa, además de la revolución cultural que estaba iniciando y que iba a venir para la población chiapaneca, estamos hablando de unos de los hitos de la historia chiapaneca durante la mitad del siglo XX.

Pretendo pues, con este trabajo comprender esta etapa histórica tan importante para nuestra entidad desde diversas aristas, pero sobre todo pretendo aportar con la investigación que realicé, algo a la temática del turismo, que desde mi experiencia, le

hace falta fuertes bases documentales que permitan soportar esta actividad tan relevante en Chiapas para así comprender dicha trascendencia, tanto histórica como económica y social.

## **Capítulo 1. Los antecedentes de la actividad turística en México: un recorrido histórico.**

### **1.1. Sumario de la historia del turismo (siglo XIX - XX).**

Para entender primeramente a qué nos referiremos con *turismo* usaremos la definición de la Organización Mundial de Turismo (OMT)<sup>11</sup> que describe que “*el turismo es un fenómeno social, cultural y económico que supone el desplazamiento de personas a países o lugares fuera de su entorno habitual por motivos profesionales o de negocios. Esas personas se denominan viajeros (que pueden ser o bien turistas o excursionistas; residentes o no residentes) y el turismo abarca sus actividades, algunas de las cuales suponen un gasto turístico (económico).*”<sup>12</sup> Como nos explica la Organización Mundial de Turismo: la actividad turística abarca una vasta cantidad de aspectos económicos, culturales y sociales que son dirigidos para un cierto sector de los viajeros, a los cuales se les define como turistas a quienes se les ofrece servicios para ocio y recreación. Esta actividad ha ido en aumento en el mundo desde el siglo XX hasta nuestros días convirtiéndose en un agente monetario importante para las economías de muchos países, donde ofrecen sus recursos y servicios turísticos al mercado nacional e internacional.

México es un país que ha apostado en demasía por la actividad turística. En primera instancia por las ganancias económicas que genera y en segunda por la demanda que representa a nivel internacional. Según con los datos del barómetro de la OMT en el año 2018, México ocupó el séptimo lugar mundial del ranking de turismo internacional con 41.4 millones de turistas anuales<sup>13</sup>, siendo más visitado que países como: Japón, Grecia, Alemania, Reino Unido, Portugal, entre otros. El posicionamiento y la importancia de esta actividad en el territorio mexicano dejó una

---

<sup>11</sup> Traducido del inglés World Tourism Organization (UNWTO).

<sup>12</sup> Recuperado del Glosario de términos de turísticos de la (OMT) (Consultado el 22 de Mayo del 2020) <https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turisticos>

<sup>13</sup> Recuperado del Ranking Mundial de Turismo del DATATUR (Consultado el 22 Mayo del 2020) <https://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/RankingOMT.aspx>

derrama económica de más 24 mil 800 MDD en 2019<sup>14</sup>. Estos datos reafirman el panorama de la nación mexicana y la importancia del rubro turístico para su economía.

Para diferenciar a los turistas, migrantes, viajeros y los distintos nombres con los que se han reconocido históricamente y que en ocasiones se confunden, hay que comprender que los movimientos migratorios han existido para la humanidad desde tiempos inmemoriales; y que las causas han sido distintas. Por ejemplo: conflictos bélicos, religiosos e ideológico. De la misma manera se han dado movimientos migratorios en búsqueda de nuevos mercados mediante el comercio, dado que han existido también crisis sociales y económicas que merman la estabilidad de las distintas poblaciones; y estos buscan mejores lugares para vivir y establecerse<sup>15</sup> La migración es un fenómeno común que ha caracterizado a la humanidad a lo largo del tiempo y sus causas han sido múltiples, abarcando desde necesidades económicas y religiosas, hasta problemáticas políticas y bélicas. En este sentido, los seres humanos han estado en permanente movimiento en aras de alcanzar mejores condiciones de vida.

También han existido otros tipos de desplazamientos, tales como las peregrinaciones, que erróneamente algunos autores lo consideran como viajes “turísticos”, pero Marc Boyer afirma que: “El turismo no siempre ha existido, en ocasiones lo usan bajo el pretexto de delimitar una etnohistoria de los viajes...no hay que mezclar civilizaciones y épocas. Los peregrinos son inmemoriales y tienen otro sentido[...] eran muy raros los que se movían por una mera curiosidad”<sup>16</sup> En efecto, hablar de turismo antes de la Revolución Industrial es totalmente erróneo, ya que las manifestaciones que se realizaban antes de este acontecimiento se conocen como expediciones, viajes científicos, peregrinaciones, visitas de estado, entre otras. Es decir, la actividad de los viajeros del pasado tenía otros propósitos, ajenos a ser turistas. Es bien sabido que por su naturaleza las peregrinaciones en su mayoría eran motivadas o relacionadas

---

<sup>14</sup> Reyna Quiroz, Julio “Ingresos por turismo de 24 mil 800 MDD en 2019 crecieron 10.2%” en *La Jornada* (10 de enero del 2020), <https://www.jornada.com.mx/2020/01/10/economia/021n1eco> (Consultado el 22 de mayo del 2020)

<sup>15</sup> Guerrero, Perla y Ramos, José, *Introducción al turismo* (México: Editorial Patria, 2014), 6.

<sup>16</sup> Marc Boyer, “El turismo en Europa, de la edad moderna al siglo XX”, *Historia Contemporánea* (2002), 13.

con aspectos religiosos, es decir, se peregrina a los lugares sagrados para los creyentes.

Hay que ser conscientes que el turismo es una invención contemporánea, por lo que ubicarlo en una temporalidad histórica anterior puede tergiversar la información. En el mundo antiguo, la actividad de los viajeros se fue intensificando con la creación de la moneda por parte de los sumerios, ya que ello facilitó el comercio y el intercambio económico. Los hombres se trasladaban de un lado a otro en el espacio terrestre y marítimo para el tráfico comercial de alimentos y distintos productos, lo que enriqueció a su vez al intercambio cultural. De la misma forma, esas conexiones hicieron que una parte de la población comenzara a viajar a distintos lugares y regiones con el propósito de conocer y describir lo que observaban, ya sea para simular la arquitectura, estilos de vida y las artesanías ajenas a su región. El mismo Sócrates mencionaba a sus discípulos la importancia de viajar para obtener conocimientos y tener una visión más abierta a sus realidades.<sup>17</sup> Pero si han existido viajeros que a lo largo del siglo XIX realizaron expediciones y levantaron mapas, monografías, diarios de viaje, trazaron rutas, realizaron dibujos y litografías que a la postre las imprimían y vendían, y con ello se editaron los primeros libros que motivarían a realizar viajes a la élite europea hacia los lugares exóticos o raros de historias fantásticas y misticismos, como sucedió en las expediciones de las zonas mayas y el mundo egipcio. Esas actividades fortalecieron el comercio y la economía de las ciudades de mayor importancia en el mundo antiguo. Surgieron conexiones de caminos entre una ciudad y otra, y se ampliaron los puertos, lo que provocó que la experiencia comercial fuera eficaz y menos costosa. Por otra parte, la curiosidad de las personas comenzó a brotar, así también surgió el interés por adquirir nuevos conocimientos. Por lo tanto, comenzó a surgir la admiración por las representaciones artísticas, culturales y naturales de otros pueblos y grupos humanos. Con la caída del Imperio Romano, en el año 476 de nuestra era, la actividad de los viajeros disminuyó considerablemente y la inestabilidad política provocó una alta inseguridad en los caminos de Europa.<sup>18</sup> Lo cual desaceleró estos movimientos.

---

<sup>17</sup> Guerrero y Ramos 2014, 8.

<sup>18</sup> Guerrero y Ramos 2014, 9.



Durante la Edad Media los viajes realizados por peregrinos fueron aumentando de manera considerable debido a la expansión del cristianismo y del islam. Las peregrinaciones provocaron la creación de servicios para los visitantes de Canterbury, Santiago de Compostela y Tierra Santa (lugares sagrados para los creyentes cristianos) con la consiguiente apertura de caminos. Así mismo se comenzaron a distribuir mapas a los peregrinos para una mejor orientación. Las Cruzadas o Guerras Santas también generaron movimientos que propiciaron un auge en la creación de servicios para el traslado de soldados, peregrinos y mercaderes que transitaban de un espacio a otro. Una de las principales ciudades que empezó a generar servicios a los visitantes fue Venecia, que destacaba por su belleza, riqueza, organización de espectáculos y atractivos eventos para sus habitantes y visitantes dado, a.<sup>19</sup>

Los primeros servicios de alojamiento surgieron a principios del siglo XV, con las llamadas posadas, que en un inicio eran consideradas como una acción de caridad y altruismo, porque buscaban la manera de ayudar al prójimo durante su peregrinaje. Pero a la postre, las posadas empezaron a generar una actividad importante como agentes activos para la economía local. En siglos posteriores destacaron los primeros alojamientos con el nombre de *hotel* (palabra francesa que se le designó a esos recintos urbanos), los cuales fueron creados para poder alojar a los transeúntes e invitados a los palacios.<sup>20</sup>

Un acontecimiento que dio apertura a la conciencia de las actividades turísticas fue el *Grand Tour* en 1670, que surgió como una necesidad para que los estudiantes de clase alta ampliarán sus conocimientos y obtuvieran experiencia profesional. A los aristócratas jóvenes, cuando terminaban sus estudios, se les recomendaba viajar a Francia, Italia y Alemania para comprender sus conocimientos y obtener experiencia personal. Los viajes tenían una duración de dos a tres años y a la postre se convirtió en una necesidad para la formación de futuros administradores y dirigentes políticos de Europa a forma de *status*.<sup>21</sup>

De ese vocablo, *Grand Tour*, derivó la palabra *turismo*. A partir de entonces comenzaron a desarrollarse centros vacacionales, por ejemplo, el de Bath en

---

<sup>19</sup> Guerrero y Ramos 2014, 10.

<sup>20</sup> Guerrero y Ramos 2014, 10.

<sup>21</sup> Guerrero y Ramos 2014, 11.

Inglaterra, y Baden en Alemania, entre otros. Entre los principales lugares visitados y rutas utilizadas durante la realización del *Grand Tour* se encontraban las ciudades de Florencia, Venecia, Bolonia, Roma y Nápoles.<sup>22</sup> Estos últimos dos párrafos responden a la idea de la belleza o estética occidental, todo ello partiendo de un prototipo de lo mejor, idea que se desplazó aceleradamente por la élite mundial con el paso de los años, creyendo que en las mencionadas ciudades europeas se hallaba lo mejor y para generar *status* cultural se habría de conocer museos, palacios, artes de tales países. Esto siempre en pro de la importancia del capital burgués de la época.

La Revolución industrial, que aconteció a finales del XVIII, fue un detonante para la expansión de la actividad turística. Con la consolidación de la alta y media burguesía, se generó la posibilidad de disponer de recursos económicos necesarios y de tiempo de ocio para viajar. Asimismo, los adelantos de modernización de los medios de transporte hicieron que la tendencia turística aumentará exponencialmente. Un avance que ayudó a realizar las travesías a larga distancia en menor tiempo, fue el barco de vapor, inventado por Robert Fulton en 1807. Los barcos ingleses realizaban por primera vez travesías transoceánicas eficaces y rápidas para su época, dominando por completo el negocio marítimo del siglo XIX, esto hizo que proliferaran y aumentaran las corrientes migratorias, de misma forma incrementó el número de viajeros científicos, exploradores y turistas de Europa hacia todo el continente americano. Asimismo, la finalización del Canal de Suez en 1869, favoreció enormemente al crecimiento del turismo en las zonas del Mediterráneo y Oriente Medio, tuvo tal impacto cultural que se desarrolló un circuito operístico auspiciado en parte por la ópera *Aída* de Giuseppe Verdi, con cuya representación se inauguró el canal.<sup>23</sup> Este tipo de hechos reafirma totalmente la importancia que estaba teniendo el auge turístico aunado al crecimiento del sistema capitalista.

El medio de transporte terrestre más sobresaliente durante el siglo XIX fue el ferrocarril de vapor, que disminuyó las distancias, el tiempo y era una garantía de llegada de un lugar a otro, al mismo tiempo favoreció totalmente al comercio donde

---

<sup>22</sup> Guerrero y Ramos 2014, 11.

<sup>23</sup> Gordon, Bertram M., "El turismo de masas: un concepto problemático en la historia del siglo XX", *Historia Contemporánea* (2002), 127.

ayudó abaratar el transporte de mercancía y productos de los vastos bienes que se demandaban en toda Europa.<sup>24</sup>

Las mejoras de la imprenta también marcaron un antes y un después para los viajeros. En ese momento la difusión de los lugares de interés turístico adquirió relevancia con la publicación de guías y diarios personales que indicaron dónde localizar con mayor facilidad los puntos de atracción y de interés.<sup>25</sup> No fue hasta 1850 que Thomas Cook publicó *Excursionist*, que era una revista enfocada para los turistas. Su relevancia fue significativa ya que, con la invención de la fotografía y la proliferación de las revistas, cada vez más la numerosa clase media comenzó a tener una creciente curiosidad sobre las principales ciudades con potencial turístico.<sup>26</sup> Como se mencionó anteriormente, la cantidad de viajeros durante el siglo XIX fue en aumento y le empezó a dar la inquietud de aventurarse y conocer más de lo que estaban acostumbrados en sus regiones, y sin duda la proliferación de documentación de ilustraciones, litografías y fotografías fue una parte sustancial para el éxito de esta actividad.

Asimismo, Thomas Cook es considerado el pionero del turismo, porque organizó el primer viaje (con fines turísticos) de la historia. Aunque económicamente fue un fracaso rotundo ya que era de los primeros experimentos en este rubro, esto estimuló de manera considerable el precedente de los paquetes turísticos. El señor Cook viendo las posibilidades económicas que podía generar esta actividad, fundó la primera agencia de viajes llamada *Thomas Cook and Son* y en el año de 1867 su agencia inventa el bono o Boucher, donde tal documento permitía la utilización de servicios contratados mediante prepagos a través de una agencia de viajes.<sup>27</sup> Este hecho revolucionó la facilidad y la popularidad del viaje turístico ya que esto hacía más cómodo y se adecuaba a la economía del consumidor.

Otro de los incentivos que fue relevante durante la primer mitad del siglo XX en el aumento del turismo europeo hacia el continente americano fueron las exposiciones, ferias y festivales donde se resaltan las riquezas culturales, naturales, etnográficas que existían en el mundo y principalmente en América, donde se presentaban artesanías, pinturas, fotografías, monografías, entre otros de los países invitados. Por

---

<sup>24</sup> Guerrero y Ramos 2014, 12.

<sup>25</sup> Boyer 2002, 16.

<sup>26</sup> Gordon 2002, 127.

<sup>27</sup> Guerrero y Ramos 2014, 13.

ejemplo: la exposición del Palacio de Cristal en Londres de 1851, atrajo a miles de visitantes, al igual que otras exposiciones que se presentaron en París en los años de 1855, 1867 y 1889 que fueron un éxito por las rarezas y curiosidades que mostraban en forma de atracción o atractivo visual. Los descubrimientos científicos también estimularon la imaginación turística y la curiosidad del ser humano. Entre ellos se encuentra la obra *El Origen de la Especies* (1859) de Charles Darwin en la que hacía sentir necesario ese sentido de aventura y de lo exótico en las zonas pocas exploradas del otro lado del planeta. Asimismo, los descubrimientos arqueológicos que culminaron con las excavaciones de la Antigua Troya (1871-1890) y la apertura de la Tumba de Tutankamón (1922), estimularon el *boom* arqueológico de los descubrimientos en la zona mesoamericana durante las primeras décadas del siglo XX. La literatura de ciencia-ficción también se le atribuye que ayudó a este imaginario colectivo, una de las obras más famosas fue *La vuelta al mundo en 80 días* (1872) de Julio Verne, que contribuyó también a ese imaginario social de descubrir el mundo y lo desconocido.<sup>28</sup>

Las estaciones de tren lograron su mayor extensión y desarrollo a finales del siglo XIX con la creación de nuevas rutas. Por un ejemplo: la ruta a las ciudades cosmopolitas de París a Niza. Este medio de transporte fue tan trascendental que hasta contribuyó al traslado de viajeros y simpatizantes de eventos deportivos, como fue la primera olimpiada moderna celebrada en la ciudad de Atenas, Grecia, en 1896, y la primera carrera ciclista del *Tour de France*, inaugurada en 1903.<sup>29</sup> Eventos que hasta el día de hoy se han vuelto tradicionales y de importancia mundial, que inclusive tienen una gran responsabilidad social, deportiva, cultural y económica dentro de nuestra cultura popular.

Otras innovaciones que revolucionaron las prácticas del turismo y la manera de transportarse a finales del siglo XIX fueron la consumación de la liberación y el libre tránsito de los nuevos medios de transporte particulares que hacían que la clase alta pudiera trasladarse de manera individual y libre por los caminos de Europa. Algunos de los medios de transporte que revolucionaron a Europa y al mundo entero fueron

---

<sup>28</sup> Gordon 2002, 128.

<sup>29</sup> Boyer 2002, 22.

el automóvil; además del velocípedo como medio de transporte novedoso, que fueron distintivos de la clase alta de Europa por su comodidad y funcionalidad.<sup>30</sup>

A finales del siglo XIX, la calidad de vida y la salud de la población mejoró significativamente. Una de los principales estimulantes de la mejora fue la dieta y el cambio de los hábitos alimenticios de los seres humanos donde se aumentó el consumo de proteínas, lo que significó un mayor aprovechamiento de carbohidratos para acelerar las actividades labores y la energía. Los nuevos hábitos de higiene y el desarrollo de la medicina humana, facilitaron la eliminación de muchas enfermedades comunes en el Mediterráneo, que habían afectado a la población siglos atrás y de la misma forma la importancia del descubrimiento de la penicilina. Esas nuevas condiciones favorecieron a los viajeros y habilitaron la posibilidad de permanecer más tiempo en distintos lugares.<sup>31</sup> También surge a finales del siglo XIX una clase media con cierto poder económico que buscaba acceder a parecer o igualarse a la élite, realizando actividades como los viajes para demostrar su mejoría económica, sobre todo entre los comerciantes. A lo largo del tiempo esto hizo que la actividad turística tuviera una apertura y se solidificara en casi toda Europa.

La Revolución Industrial fue un hito histórico para la humanidad. El cambio del sistema económico del mercantilismo al capitalismo hizo que la vida acelerará y que los medios de producción se industrializaran. A partir de los constantes cambios que surgieron con el crecimiento de las ciudades junto a la vida urbana el consecuente abandono del campo y la pérdida de las costumbres y tradiciones rurales, propiciaron nuevas actividades económicas en las ciudades. El capitalismo experimentó nuevas formas de explotar los recursos naturales y la 'nueva' actividad turística se institucionalizó con el establecimiento de políticas culturales que se desarrollaron desde el Estado a finales del siglo XIX y en todo el siglo XX en Europa. Para el continente americano este fenómeno y consolidación de la industria turística se refleja a partir de la década de 1940.

---

<sup>30</sup> Boyer 2002, 27.

<sup>31</sup> Gordon 2002, 131.

## 1.2 El crecimiento turístico en Europa y América en el siglo XX.

La novedosa actividad turística aumentó entre la población de clase media y alta, la curiosidad aumentó exponencialmente, y las ganas de conocer el mundo se fueron enfatizando para generar *status*. Antes de la primera guerra mundial, el flujo de los turistas era dirigido a estaciones de descanso, buscando relajarse evitando el nuevo ritmo acelerado que las ciudades. Durante los primeros veinte años del siglo XX, se popularizó el uso del automóvil y gracias a ello se crearon nuevas rutas donde las montañas, balnearios, ríos y la playa se convirtieron en la atracción favorita para los turistas.<sup>32</sup>

La Segunda Guerra Mundial interrumpió abruptamente los programas turísticos en Europa trayendo una pausa significativa de esta actividad en la población debido a prioridad era la guerra y salvaguardar la vida de sus familiares y de ellos mismos. Sin embargo, una tendencia revolucionaria también fue el surgimiento, crecimiento y consolidación de los nuevos ideales y de las primeras ideas feministas durante la primera parte del siglo XX. Estos pensamientos propiciaron el incremento de la actividad turística entre las mujeres que empezaban a viajar a otros lugares ajenos a su comunidad.

Las causas que atenuaron este fenómeno fueron diversas: una de ellas fue el descenso de la natalidad en los países industrializados y del fallecimiento materno, la invención de la píldora anticonceptiva que mejoraba el estilo de vida y de salud de las mujeres, la reducción de las obligaciones familiares dándoles más libertad, el aumento del ocio y las mejoras a la salud a la mujer, provocando que se deslindaran de muchas cosas que las ataban a algunas actividades domésticas y empezaran a generar su libertad por el mundo.

También los primeros jubilados formaron un nuevo grupo dentro del sector turístico, ya que ellos eran acreedores a cómodas pensiones, además de tener tiempo para poder realizar viajes frecuentes. Esos turistas de tercera edad por lo regular solían viajar en grupo y en ocasiones ahorrraban para ir a vivir a zonas residenciales de turismo y de ocio. Esto provocaba que sus hijos y nietos fueran a visitarlos y existiera

---

<sup>32</sup> Gordon 2002, 132.

una derrama económica importante para los negocios y los locales que se encontraban en los nuevos lugares de interés.<sup>33</sup>

Todos estos nuevos grupos que anteriormente no tenían la libertad y las facilidades económicas y que se quedaban a la sombra de las actividades masculinas y de la burguesía de los países desarrollados, son lo que empiezan a ser una parte importante para el desarrollo del turismo mundial y de la economía de muchos países que empezaron a sustentar su riqueza y crecimientos por esta actividad.

En México durante el siglo XIX, la actividad económica del turismo no era tan sobresaliente. Aunque demostraba encaminarse hacia su fortalecimiento, no era prioridad en aquel momento para los gobernantes de la época. Además, el movimiento revolucionario que sucedió en México durante las primeras décadas del siglo XX, generó que muchas actividades económicas no tuvieran la debida atención de crecimiento y desarrollo. No fue sino hasta haber terminado esta etapa aproximadamente durante el gobierno de Álvaro Obregón (1920- 1924) donde se da la pauta y el país se dirige hacia una institucionalización educativa y cultural sin precedentes. Comenzó a surgir una nueva reconfiguración de las estructuras sociales y económicas e inclusive la identidad mexicana. Este proceso fue el cimiento del crecimiento de la nación mexicana, junto al contexto mundial que se desarrollaba de guerra y necesidades de materias primas para alimentar y para la producción de armas.

La revolución cultural e intelectual del siglo XX fue el cimiento de las bases culturales que dio paso a la explotación y conservación de bienes e inmuebles de carácter histórico, así como a las exploraciones y descubrimientos en las zonas mesoamericanas del actual territorio mexicano, ello fue aprovechado para crear una identidad donde se retomaron algunos elementos prehispánicos mexicas y mayas, junto a elementos contemporáneos de la época. Estos rasgos fueron impulsados por el cine de oro mexicano, donde la folclorización de estos elementos provocó un hito mediático internacionalmente. En este contexto nueva actividad turística iba dirigida principalmente al mercado estadounidense y europeo.

---

<sup>33</sup> Gordon 2002, 150.

Durante los primeros treinta años del siglo XX, después de la posrevolución en México emergen la idea de la identidad mexicana la cual buscaba la unidad y el fortalecimiento identitaria de México desde una nueva perspectiva que se denominada *neomexicanísimo*, la cual buscaba resaltar y unificar la idea o la forma del ser del mexicano. Esta propuesta logró folclorizar distintitas expresiones culturales como son: las danzas, la música vernácula, la vestimenta tradicional, bordos, entre otras.

Una parte primordial para el crecimiento económico de México, era tener a Estados Unidos como aliado económico, ya que desde su victoria en la segunda guerra mundial se dirigió a ser la potencia mundial económica, y es a propósito donde surgirían las primeras migraciones de mexicanos hacia al territorio del norte; y esto conlleva a las remesas que era la ganancia de los migrantes que se enviarán a México con el propósito de solventar la economía de sus familias y de activar la economía interna del país.

Durante el periodo presidencial de Miguel Alemán Valdés (1946-1952) se encuentra en apogeo la etapa conocida como el Milagro Mexicano o Desarrollo Estabilizador, donde México logra una estabilidad económica, en cual se foguea la inversión pública como privada (no extranjera), y denota un crecimiento exponencial hacia dentro donde la nación mexicana lograba producir lo que se consumía; asociado con el surgimiento de un sólido nacionalismo mexicano que se había logrado consolidar durante estos años. Este periodo se vuelve fundamental para que la actividad turística empiece a surgir en la segunda mitad del siglo XX en México.

Las instituciones culturales y educativas estaban en épocas fructíferas de crecimiento y desarrollo, es el momento en que se realizan las primeras políticas culturales y turísticas en México, aunque los primeros cimientos vienen desde el periodo presidencial de Lázaro Cárdenas (1934-1940) con el impulso de zonas potencialmente turísticas como: Janitzio, Michoacán y de las playas de Acapulco, Guerrero; por mencionar algunas de ellas; por lo tanto la nueva actividad turística fue impulsada para el comercio extranjero ya que mucha de la difusión estaba siendo promovida en el idioma inglés y dirigido a un público no local; sino de los turistas del extranjero, particularmente del sur de los Estados Unidos de Norteamérica.



Un ejemplo fue el caso particular de la *Revista Chiapas* del Departamento de prensa y turismo del estado de Chiapas; donde los artículos publicados eran dirigidos hacia el público extranjero, incluso escritos en el idioma inglés por distintos viajeros científicos de la época que venían a investigar al territorio chiapaneco como fotógrafos, documentalistas, antropólogos, arqueólogos entre otros. Esto demuestra la importancia de esta época para empezar a dirigirnos hacia los primeros resultados y frutos que se estarían estimulando en el estado de Chiapas durante la mitad del siglo XX.

El desarrollo del turismo empezaría a tener diversas problemáticas debidas a la dificultad de la población con el entorno. El turismo era visto como un camino viable para la independencia económica para los principales países de Latinoamérica como México, Cuba, Colombia, Perú; pero por otro lado, empezaban a existir algunas problemáticas referente a la actividad turística y sus habitantes un ejemplo de ello: en Cuba los centros turísticos se convirtieron en paraísos exóticos en *pro* y para los extranjeros, principalmente el mercado estadounidense que encontraban diversión y comodidades ya que ellos tenían el capital para realizar este tipo de actividades, donde también se sentían dueños y señores del territorio cubano.

Pero uno de los principales problemas que surgirían en México sería el daño ecológico y al medio ambiente por las intervenciones de los servicios turísticos que se realizaron para los visitantes; cabe a mencionar que la actividad turística en ocasiones puede producir una derrama económica solo para un reducido sector de la población del lugar, como es el caso de Cuba donde la población carecía de los recursos necesarios para acudir a los restaurantes y tiendas comerciales por lo que estos establecimientos se enfocarán exclusivamente para brindar servicios a turistas estadounidense como se comentó anteriormente y la misma comunidad cubano no podía pagar o acceder a tales lugares. Asimismo, Venecia había perdido el 40% de su población durante el siglo XX, esto generaría un alza de precios de la renta y los servicios públicos. Pese a ello, el turismo logró y sigue logrando el fortalecimiento económico del Estado, el cual preserva la gastronomía y la historia cultural.<sup>34</sup> Pero esto sería el inicio de los

---

<sup>34</sup> Gordon 2002, 153.

grandes problemas que ha generado la actividad turística alrededor del todo el mundo, un desgaste y explotación de los recursos naturales, históricos y humanos.

### **1.3 El desarrollo turístico en México durante finales del siglo XIX y principios del siglo XX.**

Durante la época colonial los colonizadores y evangelizadores se dieron la tarea de documentar e investigar a los pueblos indígenas, con ello se realizaban crónicas sobre la vida cotidiana de los habitantes del territorio conquistado con la intención de conocerlos y estudiarlos para poder tener herramientas las cuales, les permitiría erradicar sus costumbres y tradiciones.<sup>35</sup> Esos documentos aportarían un panorama amplio para los investigadores, historiadores, arqueólogos y antropólogos de siglos posteriores pero principalmente para los del siglo XX que se dieron a la tarea de investigar más sobre los pueblos mesoamericanos de México.

Con la consumación de la lucha de la independencia de la Nueva España en 1821, surge una clase social de elite que no se consideraba española ni indígena; sino que tenían una nueva identidad siendo el “patriotismo criollo”, quienes siguen aborreciendo lo ‘indio’, pero tampoco quiere dimitir de sus privilegios que tenían cuando formaban parte de la colonia española, entonces surge un discurso donde se busca “lo mexicano” que era algo nuevo con bases del pasado prehispánico, principalmente de su arte y vestigios más representativos o estéticos, más no su tradición cultural, pero apropiándose de algunos elementos que en años posteriores formarían parte de la identidad y del folclor mexicano.

En la segunda mitad del siglo XIX los europeos se empiezan a interesar en la cultura prehispánica o precolombina del territorio mexicano y mandan a su gente a saquear vestigios y llevarlos a Europa para exponerlos en las salas de los museos más importantes de aquella época y para crear colecciones particulares de la nobleza. Es por ello que en México crearon museos para albergar piezas como la Coatlicue, la piedra del sol o la piedra de Tizóc las cuales fueron rescatadas antes de que fueran

---

<sup>35</sup> Mercado López, Eugenio, “Patrimonio cultural y turismo en el México posrevolucionario” *Pasos revista de Turismo y patrimonio cultural* (Julio 2016) 1028.

llevadas al extranjero. No obstante, la población mexicana tampoco se preocupaba o se interesaba en su propia historia.

La perspectiva del gobierno también cambia hasta con la llegada del emperador Maximiliano de Habsburgo cuando desde su visión europea crea museos, y devuelve a México piezas emblemáticas de la época prehispánica y difunde la idea del patrimonio, esto es vital porque es así como se comienza a valorar la riqueza cultural mexicana.

A finales del siglo XIX, durante el Porfiriato surgió una identidad cultural mexicana inspirada en la moda francesa, el ballet mexicano, los cuadros que retratan las regiones variadas de México, la difusión de la gastronomía mexicana que se comienza a fusionar con otras cocinas en especial con la francesa, por ejemplo: los pambazos o el pan compuesto, llegan diversos estilos musicales como la polka, el chotis, en fin. Toda esta tendencia hizo que la nación mexicana se reinventara y que Porfirio Díaz diera una gran difusión de esto ante el mundo.

Profundizando en el contexto histórico de los primeros años de vida independiente, las comunicaciones en el país eran nulas. Los viajeros y los correos eran trasladados a caballo o a pie. La transportación de mercancías solía tener complicaciones por la larga distancia de los puertos a las ciudades. Por ejemplo, la Península de Yucatán estaba mejor comunicado con Cuba que con el centro del país, porque era más fácil viajar por la vía marítima que por la terrestre. Las selvas, las montañas, los ríos y la abrupta forma del territorio complicaban la creación de carreteras en el país.<sup>36</sup>

Durante en el Porfiriato se realizaron obras importantes en varios puertos y se tendieron 20,000 kilómetros de vías férreas. Esas líneas se trazaron hacia los puertos más importantes y hacía la frontera con los Estados Unidos de Norteamérica, para fortalecer la economía del país. Asimismo, se tendieron miles de kilómetros de cables telegráficos, y esto transformó la vida como se conocía.

En los últimos años del siglo XIX llegó la energía eléctrica, el teléfono, los fonógrafos (tocadiscos), el cine, las bicicletas y los automóviles, aunque todos esos avances tecnológicos y de comunicaciones quedaron solamente al alcance de la clase

---

<sup>36</sup> Garrido, Felipe "La consolidación del estado mexicano" *Lecciones de historia de México* (México: Comisión nacional de textos gratuitos, 1994), 56.

burguesa que dominaba durante la época.<sup>37</sup> La primera mención sobre el turismo en México se hizo durante el gobierno de Porfirio Díaz y apareció en un informe de gobierno de 1909. En éste se incluyeron datos sobre la entrada de personas a territorio mexicano; un total de 24,500 personas, de las cuales más de la mitad eran estadounidenses.<sup>38</sup> La gran mayoría de esos estadounidenses eran empresarios que querían invertir en el país, seguramente. Recordemos que tenían concesiones de tramos de las vías de ferrocarril, petróleo, haciendas cafetaleras, etc. y de esa forma es de suma importancia su presencia en suelo nacional.

La vida intelectual de los últimos años del siglo XIX estuvo influenciada por la corriente francesa, no solo en México, sino lo hicieron en toda América. Entre las influencias más importantes en términos intelectuales se encuentra el positivismo, introducido por Gabino Barreda.<sup>39</sup> La arquitectura francesa puede observarse en el Castillo de Chapultepec, así como las zonas habitacionales de las colonias Roma y Juárez de la Ciudad de México.<sup>40</sup>

Díaz se interesó en las ferias internacionales y en los foros científicos como escaparate para la promoción de la imagen de México en el extranjero, mediante la exposición de piezas de colecciones arqueológicas. En esos años surgió el movimiento literario por el maestro Ignacio Manuel Altamirano, quien fundó en 1869 la revista literaria *El Renacimiento*. En ella participaron los escritores más prestigiosos de la época. Por mencionar algunos de ellos: Justo Sierra Méndez poeta, periodista, historiador y político, y cuya acción más sobresaliente fue la fundación de la Universidad Nacional de México en 1910.<sup>41</sup> En donde se desarrolló la vida intelectual y académica más importantes del país a principios del siglo XX.

Justo Sierra tuvo una participación importante cuando encabezó la Instrucción Pública y Bellas Artes de 1905 a 1911. Sierra impulsó la educación y promovió la exploración de vestigios arqueológicos, influenció al Ateneo de la Juventud<sup>42</sup>, que junto a jóvenes brillantes y estudiosos que se formaron en la Ciudad de México, lograron consolidar

---

<sup>37</sup> Garrido 1994, 58.

<sup>38</sup> Mercado 2006, 1029.

<sup>39</sup> González Blackaller y Guevara Ramírez, "La etapa porfirista" *Historia de México*, México: Editorial Herrero, S.A. 1971) 403.

<sup>40</sup> Garrido 1994, 59.

<sup>41</sup> González y Guevara 1971, 404.

<sup>42</sup> Mercado 2006, 1029.

la comunidad intelectual primariamente. Algunos de los jóvenes que más destacaron fueron Alfonso Reyes, Martín Luis Guzmán, Antonio Caso, José Vasconcelos y Pedro Henríquez quienes encabezaron este movimiento renovador que buscaba la libertad de pensamiento y de creación artística. Los trabajos de esos jóvenes fueron interrumpidos por la Revolución Mexicana, todos ellos realizaron sus obras individuales más sobresalientes en los años posteriores.<sup>43</sup>

Historiadores de la época como Vicente Riva Palacio, Alfredo Chavero, Juan de Dios Arias, Enrique de Olavarría y Ferrari, José María Vigil y Julio Zárate publicaron *México a través de los siglos* y *México y su evolución social*, que fueron obras historiográficas importantes. En las artes se destacó José María Velasco, que elaboró pinturas del paisaje mexicano que hoy en día permiten conocer el contexto y el paisaje de la época; Saturnino Herrán que pintó una serie de cuadros de la vida cotidiana de México, de su gente y alegorías; y José Guadalupe Posada quien realizó grabados y crítica política. En el plano musical también surgieron artistas como Juventino Rosas, Ricardo Castro y Felipe Villanueva, que buscaron crear música con raíces populares. La literatura también empezó a expandirse en distintos géneros como en las novelas, destacó Federico Gamboa, en la crónica y en el cuento Ángel del Campo y en la poesía Manuel Gutiérrez Nájera, Manuel José Othón, Salvador Díaz Mirón y Amado Nervo. Dedicaron su talento y sus herramientas para describir, cantar y mostrar la vida y el paisaje mexicano, para así empezar un resurgimiento del sentimiento nacionalista mexicano.<sup>44</sup>

En 1916 surge una nueva conciencia y corriente nacionalista con la obra de Manuel Gamio titulada *Forjando patria*. En ella se planteó un programa en favor de la unidad nacional como base para la construcción de una nueva unidad y patria donde los indígenas se incorporarían a la sociedad a través del acercamiento racial, la unificación del idioma y de la cultura.<sup>45</sup> Gamio propuso una nueva perspectiva que unifica a México desde las nuevas ideas que surgieron a finales del siglo XIX.

México hizo crecer su economía con el objetivo de que sobresaliera del resto de los países de Latinoamérica. Con la idea de progreso y la frase de Díaz “poca política y

---

<sup>43</sup> Garrido 1994, 60.

<sup>44</sup> Garrido 1994, 60.

<sup>45</sup> Mercado 2006, 1029.

más administración”, así como con la llegada de la inversión extranjera a territorio mexicano. En el caso de Chiapas, las fincas cafecultoras y las empresas maderables tenían a su disposición mano de obra barata chiapaneca.

La primera década del siglo XX en México fue trascendental, porque se establecieron las bases educativas e intelectuales que a la postre crearían en el imaginario mexicano una identidad; tras la influencia francesa en el país que propició Díaz. Durante los acontecimientos revolucionarios se crearon una serie de composiciones conocidas como corridos, que hasta la actualidad se siguen escuchando. Esas poesías, que en su mayoría son de autores desconocidos o anónimos, narran hechos importantes de los revolucionarios, y de la misma manera al amor y a la vida cotidiana. Un fenómeno importante de la documentación histórica de la revolución mexicana también fue el uso de la cámara fotografía, donde el acervo más grande y mejor preservado es el Archivo Casasola.

#### **1.4 La revolución cultural durante la posrevolución y la promoción turística durante el “milagro mexicano”.**

Al finalizar la Revolución Mexicana muchas cosas como se conocían se habían modificado, el país quedó en manos de una nueva generación de hombres y mujeres que estaban fogueados por la revolución y de nuevos ideales. La reestructuración de la república como proyecto surge aproximadamente en 1920, con la llegada a la presidencia de Álvaro Obregón, con él se inicia la revolución cultural en la educación y en las artes. En la gestión obregonista se creó la Secretaría de Educación Pública (SEP) en el año de 1921, y fungió como secretario de educación el ciudadano José Vasconcelos, intelectual y político que dio marcha a una ambiciosa campaña de alfabetización llamada *Alfabeto, pan y jabón* ya que la educación en México era demasiado precaria. La meta de ese proyecto era que la escuela primaria tuviera presencia en toda la república para que todos los mexicanos aprendieran a leer y escribir. Para las zonas rurales las *misiones culturales*, fueron realizadas por estudiantes y profesionistas que se instalaron como maestros temporales en diferentes partes de la república para alfabetizar a la población y enseñar las medidas de higiene y el aprovechamiento de los recursos donde vivían, ayudándolos a crear huertos escolares y conseguir mejoras significativas en su salud. En las escuelas se

dio importancia al deporte, a la música, a las artes gráficas y a las manualidades.<sup>46</sup> La calidad de vida social e intelectual de los mexicanos mostró mejoría gracias a estos primeros esfuerzos que sabían que el camino al desarrollo era la educación.

La labor de José Vasconcelos no solo fue el ámbito educativo sino también fomentó y apoyó a la cultura y las artes, además de la introducción de ideas, técnicas y tendencias de la época en México surge un movimiento muralista nacionalista donde resaltan los tres grandes exponentes del siglo XX que son Diego Rivera, José Clemente Orozco y David Siqueiros quienes exponían y plasmaban en sus obras el pasado prehispánico, histórico, social y popular de México; respecto a la música los compositores Silvestre Revueltas y Carlos Chávez crearon muchas de sus obras musicales a partir de las canciones que cantaba al pueblo.<sup>47</sup> La inspiración popular, innovadora mexicana hizo que alcanzara el reconocimiento universal de su arte, la importancia de distintos los medios de comunicación y de su expansión acrecentó aceleradamente la reminiscencia de la cultura mexicana.

Durante el periodo de gobierno de Lázaro Cárdenas. En España sucede un hecho histórico que ayudó al estímulo intelectual de México, la rebelión de una parte del ejército contra el gobierno de la república española provocó una Guerra Civil en los años de 1936 a 1939; esta guerra obligó a miles de españoles a salir de la península ibérica. Muchos de ellos fueron recibidos por el gobierno de Cárdenas teniendo asilo político en territorio mexicano, esto provocó una gran migración de españoles ilustrados; que de alguna forma enriquecieron la vida del país, dentro del ámbito científico, educativo y las artes. Mencionando un par de ejemplos de su participación y aporte que realizaron en su llegada a Chiapas fue del científico botánico Faustino Miranda que realizó un gran aporte a la botánica, ecología y de misma manera desarrolló el jardín y museo botánico de Chiapas y de don Andrés Fábregas Roca que con su conocimientos fomentó la cultura y a la educación en la entidad, además de la importancia de sus hijos, principalmente con Andrés Fábregas Puig en la historia educativa durante el siglo XX.<sup>48</sup> En los años treinta las actividades culturales en México se fueron intensificando. En ese tiempo se crearon varios organismos como

---

<sup>46</sup> Garrido 1994, 80.

<sup>47</sup> Garrido 1994, 81.

<sup>48</sup> Molina Hurtado, Mercedes *El Ateneo en la cantina en "En tierra bien distante, refugiados españoles en Chiapas"* (México, Diseño Gráfico Mundial, 1993): 116

el Fondo de Cultura Económica (1934). Con la llegada de los refugiados españoles se creó también La Casa de España (1938-1949) en México, que a la postre se convertiría en El Colegio de México, y una década después el constituirá el Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura (1947).<sup>49</sup>

El verdadero impulso de la actividad turística en México fue con el General Lázaro Cárdenas, cuando empiezan a surgir las primeras políticas culturales; en esa etapa se vincula el patrimonio cultural e histórico con la actividad turística creando políticas culturales que el Estado propició. Cárdenas promovió la creación de comités Pro-Turismo, que se encargaban de la distribución de propaganda impresa para la promoción de los sitios de interés de México hacia los turistas. De la misma forma las obras y apertura de carreteras auspiciadas por la inversión del gobierno junto con Petróleos Mexicanos (PEMEX) se creó el *Club de viajes de PEMEX* con la finalidad de promover el turismo automovilístico y el mismo incremento de ese mencionado medio de transporte. De forma paralela surgieron créditos hoteleros con la esperanza de una prosperidad económica en un futuro.<sup>50</sup> Y que en Chiapas logró tener un gran impacto este tipo de actividades teniendo la Carrera Panamericana como estandarte del automovilismo en la entidad.

La creación del Departamento de Turismo como un órgano de la Secretaría de Educación, es sustancial para la operación de esta actividad a ella se le otorgó las funciones de operación y elaboración de propuestas con fines turísticos y además de la proliferación de las agencias turísticas en el país y en el extranjero; todo ello para proporcionar servicios de información, propaganda y beneficios a los visitantes. Para una mejor organización el Departamento de Turismo dividió en 15 zonas o regiones turísticas al territorio nacional para sistematizar la información y la propaganda de los atractivos y los sitios de interés; asimismo también normar y coordinar el sector público y privado en pro del turismo nacional e internacional y que existiera una estructuración de esta actividad. Las propagandas promocionan principalmente centros arqueológicos, coloniales, típicos, industriales, hidro minerales, climáticos y de belleza natural.<sup>51</sup> Todos ellos dirigidos principalmente al mercado europeo y estadounidense, quienes ya habían tenido la tendencia de visitar las tierras

---

<sup>49</sup> Garrido 1994, 91.

<sup>50</sup> Mercado 2006, 1032.

<sup>51</sup> Mercado 2006, 1032.



mexicanas por las distintas exploraciones e investigaciones que realizaban para sus intereses.

El turismo benefició económicamente a la nación mexicana en grupos segmentados y pequeñas partes de la población que en ocasiones no encontraban alguna actividad económica idónea que les permitiría explotar sus recursos. Asimismo funcionó como instrumento de reconocimiento de la diversidad cultural y de los recursos del país, en consecuencia de la valorización cultural en diciembre de 1938 se crea el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y que retoma sus funciones hasta 1943 ya con la tarea y la finalidad de tener una utilidad pública para el estudio científico de las poblaciones indígenas, también para la conservación y restauración inmediata de los monumentos históricos, arqueológicos y artísticos, que a la vez formarían parte del patrimonio del pueblo mexicano y así evitando que por lucro o ignorancia sean perjudicados; además para ser usados científicamente para la conservación y reparación de los monumentos y las investigaciones antropológicas e históricas que no estarían a cargo del estado exclusivamente, sino que los estados, municipios, provincias y particulares podrían darle uso bajo la reglamentación de la naciente institución.<sup>52</sup> Pero estas leyes de protección tienen antecedentes importantes a principios del siglo XX como la *Ley de conservación de monumentos históricos y artísticos y bellezas naturales* de 1914, o la ley que prioriza el cuidado del pasado prehispánico como la *Ley de sobre protección y conservación de monumentos arqueológicos e históricos* en 1916 y la *Ley de poblaciones típicas y lugares de belleza natural* en 1934. Esto se complementa con las funciones del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), en 1943 y de su ley de 1972 donde se sustenta la protección del patrimonio nacional y finalmente del Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura, en 1947 que era la encargada de apoyar y difundir las artes de México.<sup>53</sup>

La creación del INAH respondía a la necesidad de concientización y la construcción de una identidad nacional, y que de la misma forma ayudaba al aprovechamiento turístico de los monumentos arqueológicos e históricos como estrategia económica que en los últimos años se estaba realizando. Con la institucionalización de la cultura y el turismo, el gobierno de Cárdenas buscaba el saneamiento de las poblaciones

---

<sup>52</sup> Mercado 2006, 1032.

<sup>53</sup> Mercado 2006, 1029.

para hacerlas más seguras, se iniciaba el reconocimiento y aprecio al patrimonio histórico de la nación, la promoción de las artes e industrias propias de cada región que eran auténticas e integrales; la creación de condiciones adecuadas para los sitios turísticos, se formaban catálogos de valores turísticos y bienes de la de la nación.<sup>54</sup> Es de resaltar que los monumentos artísticos fueron designados al INBA, pero sin duda alguna la institucionalización de la cultura, las artes, la arqueología, historia, ciencias y expresiones afín hizo que se consolidará y se preservará a gran medida el patrimonio material e inmaterial de México, que de alguna otra manera se hubiera perdido parcial o totalmente.

De esta manera la industria turística mexicana empezaba a tener presencia dentro de los planes y programas turísticos del gobierno, la cual se empezó a capitalizar junto con el fenómeno económico que el país atravesaba y que sin duda alguna esa serie de acontecimientos que ayudó y facilitó a grandes rasgos la propaganda turística y cultural del país.

No existen cifras exactas del impacto económico del turismo en México, pero los beneficios a la nación se lograban observar y percibir con la creación de infraestructura y equipamiento para ciudades. Un ejemplo de ello es el natal estado de Michoacán de Lázaro Cárdenas donde se construiría la carretera de Mil Cumbres y de los miradores alrededor de la población de Pátzcuaro, en conjunto con la monumental escultura de José María Morelos y Pavón en la Isla de Janitzio, asimismo como el Parque Nacional de Uruapan que era una de los principales lugares visitados por la cercanía con la Ciudad de México. Igualmente surgieron distintas expresiones para atraer a más turistas como guías, revistas, libros de tiraje nacional e internacional que promovían sitios y festividades de interés, incluso la emergente industria cinematográfica mexicana fue un escenario que ayudó fuertemente al imaginario y la curiosidad de los espectadores que querían conocer ese México.<sup>55</sup> La imagen del “México” que mostraba en el cine nacional o los cuadros folcloristas de ciertas regiones del país alimentó este interés de conocer el país; en conjunto de los antecedentes de pintura, ilustración, murales, literatura e incluso la fotografía estimulaba a los visitantes extranjeros que ya estaban en búsqueda de todo eso que

---

<sup>54</sup> Mercado 2006, 1032.

<sup>55</sup> Mercado 2006, 1034.

era presentado y que al día de hoy muchos de esos elementos siguen repercutiendo en la memoria y el mercado turístico en México.

El sector de políticos-empresarios mostraba interés para hacer inversiones en el sector turístico, ya que la utilizaría para orientar al turismo como un medio para estimular el intercambio comercial y para el desarrollo industrial para presentar a México como país moderno para que las empresas internacionales inviertan en el nuevo mercado turístico mexicano.<sup>56</sup>

La verdadera consolidación llegó en el mandato del Presidente Miguel Alemán (1946-1952) el cual venía con una herencia nacionalista de sus antecesores y con la unidad nacional conseguida; la segunda guerra mundial forma parte de este contexto interesante ya que con ella el crecimiento de la economía se intensificó con la exportación de materia prima, que llevó al país a una economía sostenible y sana, y con las bases puestas de las políticas culturales y de la idea de lo “mexicano” con esa vigoroso nacionalismo mexicano; el mismo mencionaba: “si desconoces las profundas raíces de los cuales emerge el ser de la mexicanidad adoptando servilmente formas culturales de reciente importación”. La descentralización del eurocentrismo llevó a que México buscará más allá en su pasado, de hecho, esto se expresaba especialmente en la dimensión filosófica con la elaboración, desarrollo y la gran difusión en todos los niveles que se le denominó *Filosofía de lo mexicano*. Esa corriente era nutrida por el pensamiento mexicano revolucionario de Antonio Caso y José Vasconcelos<sup>57</sup>. Además, Alfonso Caso fue uno de los mexicanos pioneros en realizar expediciones a la selva y a regiones lejanas para excavaciones arqueológicas como fue el caso de los vestigios arqueológicos de Monte Albán.

La filosofía del mexicano tiene su aplicación posterior a la Segunda Guerra Mundial, cuando Europa que fue por mucho tiempo el gran centro de la cultura mundial, yacía en medio de cenizas. Esta región para ese entonces dejó de ser considerada el centro de todas las ideas emergentes, y fue una de las consecuencias de que América empezará a dejar de ser el reflejo de todo colonialismo cultural; y México retomó esta coyuntura para dar el paso de una estabilidad y crecimiento económico, industrial y

---

<sup>56</sup> Mercado 2006, 1034.

<sup>57</sup> Medin, Tzvi *El sexenio alemanista* (México: Editores Era, 1997) 137.

cultural.<sup>58</sup> Ya que se tenía la noción del nacionalismo y de haber creado una identidad importante que durante más de 300 años se intentó expandir sin ningún éxito.

Durante las primeras cuatro décadas del siglo XX, México recorrió un camino similar como otras naciones en relación al turismo. En Europa, el turismo se inició desde el siglo XVIII, primeramente como una actividad educativa y de ocio para las élites, a partir de las iniciativas e inversiones privadas y con el paso del tiempo empezó a cobrar importancia esta actividad hasta regularse con el sector público y privado.<sup>59</sup> El turismo en América Latina, llegó de manera tardía, los primeros países que trataron de capitalizar sus fortalezas particulares con algunas intervenciones por parte de los respectivos gobiernos con políticas que configuraron los espacios para el turismo a partir de las primeras décadas del siglo XX.<sup>60</sup>

Llegando a este punto el turismo en México no era visto ya como una actividad económica menor, sino todo lo contrario, ya estaba posicionada como parte importante para el desarrollo de algunas regiones de México, y es el momento donde todo lo proyectado de manera general a la nación se irá repercutiendo en distintas partes, en nuestro caso particular en la entidad chiapaneca se vuelve importante esta actividad porque logra competir de manera muy agresiva a otros destinos importantes del país como eran los destinos de sol y mar que durante esta época era la tendencia y el lugar por excelencia; por mencionar un ejemplo el puerto de Acapulco. Y es donde el gobierno estatal de Francisco Grajales Godoy da marcha ciertas políticas culturales sentando las bases que con ello; hoy en día la actividad turística se ha vuelto de las más importantes para el gobierno chiapaneco.

---

<sup>58</sup> Medin 1997, 137.

<sup>59</sup> Mercado 2016, 1035.

<sup>60</sup> Mercado 2016, 1035.

## **Capítulo 2. El turismo como nueva actividad económica para Chiapas**

### **2.1. Antecedentes de la actividad turística durante el siglo XX: Una aproximación desde los informes de gobierno.**

Para lograr una mejor comprensión del proceso del crecimiento y desarrollo turístico en la región chiapaneca; es fundamental remontarnos a la época más cercana a nuestro periodo de tiempo estudiado; donde haremos un breve recorrido histórico de los acontecimientos más importantes de Chiapas en el siglo XIX, y se abordarán las principales coyunturas partiendo de la federalización del territorio chiapaneco a la naciente nación mexicana, hasta el proceso de la institucionalización del estado mexicano en el siglo XX. Por ende, en este apartado daremos los antecedentes de la historia regional de Chiapas, donde destacaremos aspectos importantes como las principales actividades económicas, problemas sociales, la creación de leyes e instituciones para la protección del patrimonio cultural e histórico que fueron dando auge a la industria turística en la primera mitad del siglo XX.

Remontándonos a principios del siglo XIX, la situación de las colonias españolas en América era muy complicada, ya que décadas después de su consolidación y apogeo lidiaron con una serie de reformas que modificaron el estilo de vida, el cual se habían acostumbrados; en la península ibérica sufría de una invasión francesa que a la postre se implementaría un monarca francés.<sup>61</sup> Esta serie de acontecimientos motivó a diversos personajes a lo largo de Hispanoamérica a realizar movimientos armados para buscar una revocación del orden establecido.

Una vez alcanzada la independencia de la Nueva España y de las colonias de Centroamérica, en esos momentos Chiapas entra al juego sobre su postura si ser un territorio libre, formar parte de Guatemala o México; donde al final cede al último país y por ende adopta de misma forma la inestabilidad política, económica y social de sus

---

<sup>61</sup> Cardoso, Ciro. "México en el siglo XIX (1821-1910) historia económica y de la estructura social". México, Editorial Nueva Imagen, 1980, pp. 52

primeros años; ya que en el proceso de consolidación y sus coyunturas de la nación mexicana se vería reflejado directamente en la entidad chiapaneca.

Chiapas, se verá marcado por una continuidad de su sistema oligarca social, donde ciertas familias mantienen el poder político y económico; esto fomenta la creación de redes de comunicación en el interior de la entidad, cuya finalidad era para poder transportar la materia prima al centro del país o al extranjero; en los caminos se transportaban las cosechas de maíz, caña, café, entre otros productos como el aguardiente. La idea de que esos caminos fueran de tránsito para viajeros y turistas; era algo realmente utópico. Lo mencionado era de esperarse, ya que los movimientos de independencia de las colonias habían detenido el desarrollo de los territorios independientes; Ciro Cardoso en su libro *México en el siglo XIX: historia económica y de la estructura social* nos afirma lo siguiente: “En 1821, la situación económica de México, luego de más de una década de conflictos, no era brillante...las guerras de independencias profundizaron la desarticulación de México en islas regionales poco vinculadas entre sí, desarticulación ya esbozada por los efectos de la política económica de los Borbones, del pésimo estado de los transportes internos y la insuficiencia del cabotaje”.<sup>62</sup> De esta forma durante el periodo de años que va desde 1824 a 1880; la economía local chiapaneca se fundamentó íntegramente en el comercio local, el trabajo forzado de la población indígena en las fincas, una escasa industrialización que solo sirve como auxiliar de las actividades agrícolas y ganaderas. Durante esta época el país estuvo en constantes guerras con otros países y de manera interna con los conservadores y liberales; que llevó a una serie de conflictos dentro del estado, un ejemplo de esa inestabilidad política se veía en el conflicto de San Cristóbal de las Casas (Ciudad Real) y Tuxtla Gutiérrez (San Marcos Tuxtla); donde podemos mencionar algunos de los protagonistas como fue Joaquín Miguel Gutiérrez quien influyó con sus ideas la integración de las logias masónicas al territorio chiapaneco y de misma forma creando periódicos para expandir su ideología en la élite de la época; él siendo ya gobernador del estado de Chiapas, ya teniendo el poder cambió por primera vez los poderes del estado a la ciudad tuxtleca, creando conflictos con los conservadores de San Cristóbal de las Casas; así mismo el liberal Ángel Albino Corzo que estableció de misma forma una nueva perspectiva política

---

<sup>62</sup> Cardoso (1980): 52-53

fundamentada con las “Leyes de Reforma” y la constitución de 1857 que marcó un interesante cambio en la vida social de los chiapanecos; que por ende toda esta serie de cambios y de pensamientos tuvieron repercusiones que hoy en día aún se perciben o explican nuestra realidad.

Con la llegada del Porfiriato, a finales del siglo XIX, su idea de “Orden y progreso” migró hacia el estado sureño de Chiapas, bajo la tutela del gobernador Emilio Rabasa quien fuera un leal porfirista, se dieron a cabo una serie de leyes que buscaban reformar la política chiapaneca, quitar antiguos cúmulos de poder y centralizarlo en un determinado sector cercano al gobernador. No es de sorprender la polémica decisión del mandatario estatal de movilizar la capital chiapaneca de la antaño San Cristóbal a la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, donde el gobernador encontró sus leales colaboradores; esto marca un antes y un después en la historia de Chiapas, siendo uno de sus hitos históricos más sobresalientes donde cambia la dinámica social para estas dos ciudades que hoy en día esta coyuntura propició el desarrollo actual. Es durante estos escasos años del siglo XIX que se comienzan a percibir breves impulsos de difusión turística en la entidad, ya que como acontecía a lo largo del país, las nuevas redes ferroviarias impulsaban la economía y propiciaban también el viaje de pasajeros que buscaban nuevas oportunidades laborales o simplemente llegar a los diversos puertos del país para tomar barcos que les permitieran viajar hacia Europa o Asia. La élite del siglo XIX y XX buscaban viajar a las principales ciudades europeas para desarrollarse académicamente estudiando o viajando para ilustrarse y reproducir lo que las clases altas realizaban en distintos puntos de Europa.

Aun así, pese a estos pequeños avances, el turismo como empresa era nulo en la región, pues como la mayoría del crecimiento económico de México durante el Porfiriato, la idea del turismo era “hacia afuera”, es decir, los destinos turísticos estaban en el exterior y lo local llamaba muy poco la atención, aunque en 1888 algunos artículos chiapanecos fueron mandados a París obteniendo algunos premios<sup>63</sup> esto en las famosas exposiciones que se realizaban a lo largo de las ciudades de París y Londres con el Palacio de Cristal y otras reuniones anuales de ámbito mundial para promocionar de manera ambigua lo que en cada zona se estaba

---

<sup>63</sup> Morales Avendaño, Juan María, “Rincones de Chiapas” (México, Editorial Fray Bartolomé de las Casas: 1979) 60.

extrayendo o produciendo; en nuestro caso particular era una sutil invitación de lo que vendría con las primeras décadas del siglo XX con la proliferación de las exploraciones arqueológicas en el sureste del país. La poca atención que se le brindaron a los caminos terrestres (dejando de lado las vías férreas) en la entidad no mostraba un panorama favorable a corto plazo, ya que “el sistema de comunicaciones y transporte terrestre porfirista fue precario y experimentó escasas modificaciones respecto a años precedentes.”<sup>64</sup> Si bien es cierto que el gobierno mexicano invirtió cantidades considerables para la reparación y ampliación de estas venas comerciales por todo el país, de hecho en Chiapas dio prioridad al tramo carretero que iba de Chiapa de Corzo y se conectaba hasta la frontera con Guatemala<sup>65</sup> buscando de cierta forma una economía más fluida, aun así para el año de 1910 eran casi ineficaces los avances por lo que no es de sorprenderse que este efecto seguirá durante muchos años más en el estado chiapaneco, de mano a la revolución armada que se avecinaba.

En la primera década del siglo XX, bajo la excusa de apoyar los movimientos revolucionarios de los estados vecinos, diversas facciones en la entidad se engloban en una guerra civil que perdurará hasta el final de la década. Los efectos fueron la parcial destrucción de la economía local, pues se vio afectada por el poco control administrativo del estado, la proliferación de bandoleros y guerrilleros que no ayudó en lo absoluto ya que diversos bienes comerciales vitales como lo son el maíz, la azúcar entre otros pudiese ser exportados a otras regiones y escaseaba en algunas zonas y se dejaban de realizar algunos productos regionales propios que daban movimiento económico en algunas comunidades.

Luego que cesaran parcialmente las coyunturas bélicas y políticas de Chiapas; el estado se empezaba a estabilizar con el gobierno de César Córdova en 1925, se empezaba un proyecto que tenía la finalidad de buscar una sanación social; en la búsqueda del nuevo desarrollo de la entidad; donde se iniciaba con la gestión de apertura, reparación y conservación de caminos carreteros y de herradura, así mismo como la construcción y conservación de puentes<sup>66</sup>; esto siendo un primer paso sólido

---

<sup>64</sup> Cardoso (1980): 438.

<sup>65</sup> Cardoso (1980): 439.

<sup>66</sup> AHCH “Informe de gobierno de César Córdova” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1925): 13.



hacia los primeros caminos y puentes para conectar a poblados y comunidades que se encontraban dispersas en el accidentado territorio chiapaneco. En el mismo informe de gobierno de 1925 de Carlos A. Vidal; menciona la importancia inmediata para la reconstrucción de algunas vías de comunicación de Chiapas; donde se empezaría a ver la intervención del gobierno federal, quien empezaría a construir importantes carreteras haciendo contrato con la compañía “Byrne Brothers Construction co.of. México, S.A, P.A” (sic) para las construcciones de carreteras que serían el modelo en su género, pues se empezó a petrolizar el camino de Arriaga a Comitán de Domínguez.<sup>67</sup> Esto significó el primer avance para que los caminos dejarán de ser de piedra y de terracería, ya que buscaban nuevas formas de mejora para las vías de comunicación en Chiapas y también la apertura a empresas extranjeras para crear proyectos, en este caso particular las carreteras petrolizadas que se trataba de poner “chapopote”, como comúnmente se conoce.

La mayor construcción de campos de aterrizaje en el estado de Chiapas inició en 1929 y fue promovida por el gobernador Raymundo E. Enríquez, donde al sur de Tuxtla Gutiérrez se construyó el campo de aterrizaje “Plutarco Elías Calles”; de misma forma el gobierno del estado ayudó a terminar, remodelar e invertir en los siguientes municipios: en Jiquipilas se construyó una pista de emergencia, Pichucalco terminaría su campo de aterrizaje, en Suchiate se invirtió para el *Campo Aéreo Internacional* y en Tapachula se invirtió para la construcción del campo de la *Compañía Mexicana de Aviación* que había sido fundada en 1921.<sup>68</sup> Desde este momento se empieza a crear distintas rutas aéreas dentro de Chiapas, el cual ayudaba a conectar a los municipios más fácilmente, además de usarse de manera comercial para el intercambio de mercancía y de otros productos hacia otras regiones.

El deseo de introducir a la entidad los medios más modernos de transporte, tenía como principal objetivo la construcción y el acondicionamiento de campos de aterrizaje como se mencionaba, todo esto se trataba que fuera la base primordial para la existencia del servicio aéreo óptimo y de buenas rutas, esto siendo gestionado ante la Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas; que ayudó al establecimiento

---

<sup>67</sup>AHCH “Informe de gobierno de Carlos A. Vidal” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1925): 10

<sup>68</sup>AHCH “Informe de gobierno de Raymundo E. Enríquez” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1929): 22

postal de este servicio entre la capital de la república con la del estado chiapaneco, pero las obras que se mencionaron anteriormente fue para que la *Compañía Mexicana de Aviación* trazará la ruta Minatitlán (Veracruz)- Tuxtla Gutiérrez (Chiapas)- Tapachula (Chiapas), y se cumplieran con las exigencias del contrato. Por otro lado, la *Compañía Aérea Latino Americana* en su contrato respectivo se comprometió con las rutas de los municipios de Arriaga, Tuxtla Gutiérrez, San Cristóbal de las Casas y Tapachula, aunque estaba en la búsqueda de que México tuviera ya una conexión aérea con Guatemala desde Chiapas.<sup>69</sup>

La Dirección General de Caminos, por la instrucción del ejecutivo, procedió a crear un plan de carreteras en la entidad, para que sirvieran como base para el futuro del transporte y del desarrollo económico de Chiapas: los tramos planeados que estaban ejecutándose en su momento era el tramo de que comprendía de Tuxtla Gutiérrez a Chiapa de Corzo donde la terracería y el basamento fue de 8,200 metros dejando una mejor conexión entre estas poblaciones; donde el comercio fue uno de los sectores mayormente beneficiado, ya que hacía más fácil el intercambio entre cada ciudad; también se traza el tramo de San Juan Chamula a San Cristóbal de las Casas. Los pueblos circunvecinos se vieron beneficiados por 24 kilómetros de terracería que se hicieron, estas poblaciones que históricamente han compartido diversas coyunturas a lo largo su existencia pero de misma forma ayudó a tener una mejor conectividad entre pueblo vecinos, se vieron favorecidos de misma forma los municipios de Huixtla y Motozintla que fueron conectados con 18 kilómetros de terracería; estas nuevas carreteras afectaron positivamente a las localidades mencionadas en 1930 durante el gobierno de Raymundo E. Enríquez.<sup>70</sup> El cual empezaba a marcar y conectar a las poblaciones ya de una manera más efectiva, es decir, con la debida planeación para agilizar y hacerlas con fines comerciales.

El papel de las carreteras chiapanecas, continuaba en 1931; donde se seguían abriendo caminos en los municipios de Comitán a Ocosingo, donde se buscaba explotar las riquezas naturales y arqueológicas que empezaban a descubrir en esta zona, aunque no eran muchas, empezaba a tener un atractivo a investigadores y

---

<sup>69</sup> AHCH "Informe de gobierno de Raymundo E. Enríquez" en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1929): 23

<sup>70</sup> AHCH "Informe de gobierno de Raymundo E. Enríquez" en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1930): 26

arqueólogos; desde el ámbito económico se buscaba que esta zona contará y tuviera facilidades de comunicación terrestre, además que permitiera la explotación, comercialización y distribución de maderas preciosas, el cultivo del café y de la caña de azúcar y sus variantes, cuyos productos se transportaban anteriormente y en algunas zonas a lomo de mula por caminos de herradura hasta llegar hasta la población de Salto de Agua, donde por medio de las corrientes de los ríos eran arrastrados hasta Tabasco para que se enviaran al extranjero, saliendo desde su puerto.<sup>71</sup> De esta manera el gobierno chiapaneco buscaba que los municipios importantes en el ramo económico empezaran a tener una mayor fluidez. Se buscaba la manera en que Chiapas tuviera conexión con el Océano Atlántico, y en conjunto con el gobierno de Tabasco se construyeron 4,500 kilómetros de carreteras de Cosauyapa(sic) a Pichucalco ya que en épocas de lluvia se volvía imposible de transitar por las disturbas aguas.<sup>72</sup> Es curiosa la situación arqueológica venidera para los próximos años, ya que en ese momento la información de los mayas era casi nula; estos caminos empezaron a colocar en el mapa algunas regiones que no tenían la cercanía y las facilidades que brindan los caminos.

En Chiapas en el año de 1931 la labor cultural empezó a tener presencia administrativa por parte del gobierno chiapaneco, cuando por medio del Gobierno Federal solicitaron centros de difusión cultural; en este año se reorganizó la biblioteca “Benito Juárez” de Tuxtla Gutiérrez, además que quincenalmente se realizaron “Conferencias culturales dominicales” organizadas por normalistas y la Dirección General de Educación del Estado.<sup>73</sup> Así fue que con Raymundo E. Enríquez por vez primera se menciona en los informes de gobierno del siglo XX, aspectos de acción de difusión cultural que empezarían a ser de relevancia porque la revolución intelectual y cultural empezó a desarrollar y hacer hincapié en ciertos aspectos de un turismo cultural en los años próximos para la entidad. En ese mismo año surge una iniciativa por el general y diputado Rafael E. Melgar, quién solicitó que se constituyeran en toda la entidad, comités que desarrollarán a partir desde una campaña intensa en pro del consumo de productos nacionales; y con ello inició una de las primeras corrientes

---

<sup>71</sup> AHCH “Informe de gobierno de Raymundo E. Enríquez” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1931): 42

<sup>72</sup> AHCH “Informe de gobierno de Raymundo E. Enríquez” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1931): 43

<sup>73</sup>AHCH “Informe de gobierno de Raymundo E. Enríquez” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1931): 58

nacionalistas que llegaron a Chiapas. De misma forma, como se mencionó anteriormente en el contexto nacional se venía una tendencia muy nacionalista donde se reivindicaba aspectos culturales populares, tratando de retomar elementos de la cosmovisión prehispánica y del contexto revolucionario que había pasado y se veía representado en distintas expresiones como en la música, la vestimenta del charro y actitudes machistas que se pensaban que debería ser el “modelo” ideal del mexicano, que también formó un imaginario de la figura del mismo nacionalmente e internacionalmente; que hoy en día se ha forjado en una identidad muy sólida y que se puede expresar en el mariachi, el cine de oro mexicano, el arte mural y pintura que se difundió, entre otras.

El gobernador de Chiapas Raymundo E. Enríquez en 1932, manda a girar circulares a los distintos municipios de la entidad, mencionando de manera puntual la importancia de que las pistas de aterrizaje se encontraran en buen estado, y que se diera la atención debida al cuidado de las zonas naturales para prevenir y controlar los incendios forestales en bosques; ya que en coordinación con las campañas nacionalistas, buscaban la recomendación y envío de varios ejemplares de fauna y flora existente en los distintos municipios de Chiapas para enriquecer al Museo Zoológico de Chapultepec; y así mismo la solicitud de envíos de orquídeas para el Museo Botánico, tratando de alguna manera la entidad chiapaneca empezará a hacer reconocida por su riqueza y diversidad natural en el centro de la república.<sup>74</sup> De esta forma Chiapas empezaba a tener presencia en el centro del país y con elementos que lo representaran, y además que lamentablemente se convertiría es uno de los sectores de mayor explotación para el beneficio de los turistas, pero eso se abordará más adelante.

Con la organización de la biblioteca pública “Benito Juárez” en Tuxtla Gutiérrez, se pudo establecer también el Museo Regional de Arqueología e Historia, que fue destinado a exhibir la riqueza arqueológica de la entidad en 1932.<sup>75</sup> Y por primera vez y por decreto presidencial el 15 de febrero de 1932, se dispone el Registro de extranjeros y se establecen en los artículos 114 y 130 las Leyes de Migración, todo

---

<sup>74</sup> AHCH “Informe de gobierno de Raymundo E. Enríquez” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1932): 25

<sup>75</sup> AHCH “Informe de gobierno de Raymundo E. Enríquez” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1932): 41

esto para poder tener control de entradas y salidas de extranjeros al país. Como un antecedente inmediato durante el gobierno de Plutarco Elías Calles decretó la aprobación de la primera “Ley de Migración” promulgada en marzo de 1926, contemplando las dos caras del fenómeno migratorio: la entrada de extranjeros y la salida de mexicanos; para esta última se estableció la categoría de “emigrante” y para los extranjeros se establecieron las categoría de “inmigrante” buscando diferenciarlos ya de manera más oficial el status de este fenómeno de movimientos, también se contaba con una novedad que era la tarjeta de turista para distinguir aquellos que venías de turistas o viajeros a quienes llegaban a radicar al país y se quedaban tiempo más prolongado por trabajo o a vivir. En materia inmigración de la ya mencionada Ley de 1932; se incorporan algunas restricciones para el ingreso de extranjeros al país, como era saber leer y escribir, la prohibición de entrada para los toxicómanos y los traficantes ilegales de droga enervantes. Por otra parte, para los inmigrantes trabajadores se estableció el requisito de exhibir un contrato de trabajo al momento de entrar al país o, en su defecto, demostrar que contaba con los recursos suficientes para llegar a su lugar de destino y cubrir los gastos individuales y familiares durante tres meses a partir de la fecha de internación. Pero un punto sobresaliente también fue la nueva ley que autorizaba a la Secretaría de Gobernación para que cuando existiera escasez en trabajo en el país se prohibiera temporalmente la entrada a trabajadores de origen extranjero.<sup>76</sup> Todo esto fortaleció de gran manera tener un mejor control de entrada y salidas de personas; y logró que se formalizará los movimientos de los viajeros ya que esto de cierta forma daría datos que ayudaría a tener mejor control y mejores estimaciones para poder generar la industria turística que era una de las que se venían trabajando en esta época para explotarla.

Con la llegada de Victórico Grajales como gobernador de Chiapas, podremos observar un avance en el terreno infraestructural de las comunicaciones, esto puede explicarse ya que el principal objetivo que tenía agendado el mencionado gobernador era el de actualizar las ya existentes conexiones de carreteras del interior de la entidad, y así mismo de construir nuevas rutas tanto terrestres como aéreas, todo esto con la finalidad de poder conectar a la entidad entre sí y con el resto de México,

---

<sup>76</sup> Yankelevich, Pablo y Chenillo Paola “El Archivo Histórico del Instituto Nacional de Migración” en Revista *Destacados* 2008, México, Consultado el 22 de septiembre 2021 en: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1607-050X2008000100003#nota](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1607-050X2008000100003#nota)

incluso con el extranjero. Esto último queda grabado en su informe de gobierno publicado en 1933, donde especifica que se buscaba la creación de nuevas zonas de aterrizaje aéreo, mantenimiento de los ya existentes además de la opción de llevar a cabo la ruta aérea México-Sevilla con lo que sería para el momento, un salto al mercado económico internacional además de una buena oportunidad para incentivar el turismo chiapaneco.<sup>77</sup> Dentro de este mismo informe están presentes las modificaciones que se llevaron a cabo en las líneas telefónicas de la entidad, mencionando por ejemplo los tramos eléctricos instalados entre los poblados de Copainalá, Tapalapa, Pantepec, San Bartolomé Solistahuacán (Actualmente el municipio de Rayón), Ishuatán y Tapilula. Con lo que sabemos que para ese año, en Chiapas ya existían instalados 840 km de cableado telefónico entre los ya mencionados pueblos conectados a Tuxtla Gutiérrez, además de contar con 7 kilómetros de cableado urbano dentro de la ciudad capital.<sup>78</sup> Los pueblos citados pertenecen a la región zoque, región para ese entonces se encontraban bastante incomunicada por hallarse dentro de las Montañas del Norte, tres décadas después dicha región se beneficiaría en infraestructura al construirse las presas hidroeléctricas Manuel Moreno Torres (Chicoasén) y Nezahualcóyotl (Malpaso) que le dieron un nuevo panorama político, social y económico a las poblaciones cercanas a estas nuevas empresas.

Si hablamos sobre la infraestructura de caminos y carreteras, el gobierno de Victórico Grajales pone especial interés en la reparación de las ya existentes vías que conectaban los poblados de Zinacantán, San Andrés Larrainzar y Chamula con la cabecera municipal de San Cristóbal de las Casas, así como el tramo carretero que unía a San Cristóbal de las Casas con el pueblo de Chiapa de Corzo. Entre los preparativos que se plasmaba en este informe, se encontraba la planeación y primeros trabajos de la carretera que une Chiapa de Corzo con la capital del estado. Sin embargo la región que más le preocupó a Victórico Grajales, son los caminos que conducen a la zona de la frailesca pues es aquí donde se producen diversos bienes comerciales que son de alta demanda no solo para la entidad, sino que en el mercado nacional e internacional –como lo fue la producción agrícola principalmente maíz y

---

<sup>77</sup> AHCH “Informe de gobierno de Victórico R. Grajales” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1933): 19

<sup>78</sup> AHCH “Informe de gobierno de Victórico R. Grajales” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1933): 19-20

frijol- y de la explotación del ganado vacuno para vender su carne y elaborar productos de sus variantes, es por lo mismo que dentro de su programa infraestructural carretero contempla la construcción de largos caminos que conectaran Jaltenango de la Paz (actualmente el municipio de Montecristo de Guerrero), La Concordia, San Bartolomé con las estaciones del ferrocarril, con lo que se buscaba agilizar el traslado de bienes comerciales, además de población local. Al igual que en anteriores gobiernos, Victórico Grajales comprendía que los caminos vecinales eran fundamentales no solo para el tránsito local, sino también para el paso de turistas nacionales e internacionales, de mercancía tanto importada como exportada. Por lo que también dedicaría interés en poner en marcha una serie de reparaciones y actualizaciones de estos caminos, comenzando por los poblados de Simojovel, Chiapa y La Libertad.<sup>79</sup> Una aportación que es menester mencionar fue la participación del gobierno del Estado en la construcción del tramo carretero, correspondiente a la carretera federal Nogales-Mérida, cuyo proyecto buscaba conectar el país por medio de una supercarretera, dicho camino atravesaba partes del territorio chiapaneco, en concreto los municipios de Tuxtla Gutiérrez y Chiapa de Corzo (Ya mencionados con anterioridad), según estimaciones del gobernador, en este proyecto se destinaron un total de \$35,000.00 pesos de la época.<sup>80</sup> En esta etapa se puede percibir de una aceleración en los proyectos en distintos camino de la entidad, tratando de conectar a poblaciones cercanas entre ellas, de misma forma buscando el prestigio nacional para aportar en distintos proyectos para tener mayores recursos para la construcción de carreteras.

En 1934 Chiapas atravesó por una crisis económica, pues las fincas de la región ribereña del Grijalva tuvieron una pérdida total de sus cosechas por una fuerte sequía, por lo que el gobierno del estado destinó recursos económicos para sustentar este problema, por lo que se vio en la necesidad de recortar presupuesto para otras actividades que tenían en su agenda política, como lo es la reparación de diversos tramos carreteros en la entidad. Aun así en materia de rutas aéreas en este año se logró establecer de forma eficaz campos de aterrizaje en diversos municipios de la entidad, dando mayor énfasis en lo que se encontraban pocos comunicados de forma

---

<sup>79</sup> AHCH "Informe de gobierno de Victórico R. Grajales" en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1933): 21

<sup>80</sup> AHCH "Informe de gobierno de Victórico R. Grajales" en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1933): 22

terrestre, estas rutas aéreas fungieron como una nueva ruta al futuro donde se propició al desarrollo económico y turístico de la región.<sup>81</sup> Para este año se continuó estableciendo líneas telefónicas en diferentes municipios de las entidad, en este caso se trataron de los poblados de Palenque y Álvaro Obregón con una extensión de 83 kilómetros de cableado, de igual forma se comunicaron los municipios de Ocosingo, Chilón, Patioja, La Trinidad, Tumbalá, Hidalgo, Yajalón, Bachajón y Sibacá, a estos se les unió meses después los poblados de Tila y Petalcingo. De igual forma se nota un especial interés en establecer comunicación entre Tuxtla y Arriaga.<sup>82</sup> La comunicación telefónica también marca un aceleramiento a las actividades y un cambio de la vida social, aunque no era para todos, en cierta forma empezó a acercar a los pueblos y a las personas.

Para la administración de Victórico Grajales la situación con los caminos vecinales aún se encontraba en constante cambio, debido a que como se mencionó con anterioridad, se tuvieron que hacer recortes debido a los problemas económicos que atravesaba la entidad chiapaneca, además de que se pudo financiar diversos tramos carreteros con la financiación del gobierno federal, de hecho se menciona en el informe de gobierno de 1934 que el recurso federal se empleó un 60% en la construcción de la carretera nacional Nogales-Mérida, por lo que no es sorpresa ver como se le da mayor importancia a estas vías de México, ya que son las que conectarán a la posteridad Chiapas con el resto del país y sobre todo a la capital chiapaneca, que estaba se encontraba en constante desarrollo modernizador buscando la centralización de la vida política y económica de Chiapas. Además, se observa un especial énfasis en conectar diversos puntos estratégicos con fines económicos como lo era la estación de ferrocarril de Arriaga, que esta se conectaba con el resto del estado. En este año se construyeron y/o repararon un total de 81.880 kilómetros de caminos, terracería y carreteras en Chiapas, finaliza el informe.<sup>83</sup> Este párrafo nos expone lo que significaba seguir construyendo en materia de caminos para poder tener una fluida economía interna, hay que recordar que para esta época

---

<sup>81</sup> AHCH "2° Informe de gobierno de Victórico R. Grajales" en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1934): 14,15,17

<sup>82</sup> AHCH "2° Informe de gobierno de Victórico R. Grajales" en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1934): 18

<sup>83</sup> AHCH "2° Informe de gobierno de Victórico R. Grajales" en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1934): 19-20



se empezaban a popularizarse medios de transporte mecánicos para cargar más peso, para transportar personas entre otras; la vida en Chiapas se estaba acelerando.

Se debe mencionar que durante este informe de gobierno de 1934 se describen dos acontecimientos relevantes para el tema de estudio, el primero de ellos es el lanzamiento de la Revista Musical del Folklore Chiapaneco, que puede ser tomado como una antecesora de las futuras revistas de difusión cultural del estado, como es de imaginar, la creación de la ya mencionada obra fue con el objetivo de mostrar a los visitantes una breve prueba de la cultura regional, representada por medio de la música y el baile, esto debido al festejo de las fiestas patrias, donde también de misma forma las fiestas patronales servían para difundir esta vida folclórica con sus usos y costumbres, en la vestimenta de la época, danzas, música, en su gastronomía como son los tamales, el pozol y sus comidas propias; además de la amalgama cultural que existe aún hoy en día en a lo largo y ancho de Chiapas . Es en este año cuando por designio del gobernador Victórico Grajales, se busca adquirir acervos históricos y piezas arqueológicas de la región para ser expuestas en el Museo Regional Arqueológico e Histórico del Estado, algo a destacar entre estas líneas es la mención de viajeros científicos que llegan a la entidad con la finalidad de estudiar la historia y sociedad del lugar y que a su vez tienen una necesidad como lo es un centro de trabajo y exposición, centro que con el tiempo se convertirá en un atractivo turístico que incite al resto del país a viajar al sur del país para observar de cerca los vestigios arqueológicos de las culturas prehispánicas de la región, así como las costumbres y tradiciones que persisten en sus fiestas y carnavales.<sup>84</sup> La preocupación de un museo es fundamental porque en un espacio cultural como este las personas podrían tener un acercamiento real con su pasado, hay que recordar que el nivel educativo de Chiapas no era alto y existía demasiada alfabetización y que eran muy pocas las personas que sabían leer y escribir afuera de las principales ciudades de la entidad; pero todas estas expresiones artísticas, históricas y culturales empezaría a fomentar una nueva idealización de los chiapanecos; aunado que por ejemplo la vida educativa que era también era de suma importancia para el gobierno del Estado en su promoción y difusión

---

<sup>84</sup> AHCH "2° Informe de gobierno de Victórico R. Grajales" en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925 (1934)*: 31-34

En el último año de la administración de Victórico Grajales, observaremos un progreso tenue en cuanto a la creación de líneas de comunicación telefónica, pues como él explica, en años posteriores se puso énfasis en extender y reparar kilómetros de cableado telefónico, con lo que este año en específico centró sus esfuerzos en la reconstrucción y ampliación de caminos vecinales y carreteras. Es por lo anterior que podemos observar que en ese año se ampliaron diversos tramos carreteros, los más destacados son la vía Villaflores-Tuxtla Gutiérrez, Arriaga-Tuxtla Gutiérrez, Chiapa de Corzo-Comitán de Domínguez y por último reparaciones menores en el tramo Tuxtla Gutiérrez-Terán quien empezaba a tener mayor intercambio por la cercanía y por sus similitudes. Como es de imaginarse estas acciones repercuten en las arcas del Estado, por lo que se muestran cuantiosos gastos por parte del gobierno estatal en la construcción y mantenimiento de las vías terrestres, con lo que no solo se buscaba satisfacer las necesidades de la población local, sino además mover con mayor facilidad bienes y recursos materiales, tránsito nacional, de hecho se observa sorprendentemente que el tránsito que circuló por las anteriores vialidades aumentó al doble tan solo en tres años, es así que se llega a la conclusión del porqué de este sobre esfuerzo económico en mantener en condiciones las carreteras nacionales, como es el caso del tramo Nogales-Mérida el cual recibió un trato especial no solo durante este año, sino durante los tres años de mandato de Victórico Grajales. Con base a lo analizado en esos tres años, podemos afirmar que durante ese tiempo se vio especial preocupación por proporcionar nuevas rutas que conectarán al a las ciudades y localidades más importantes de Chiapas entre sí, además de comunicarlo por medio de novedosas líneas telefónicas lo cual será un valioso incentivo que futuros turistas podrán gozar.<sup>85</sup> También es importante hacer hincapié que todo esto este plan se iba desarrollando en casi todo el país, ya que se encontraba en una etapa de conexión y del restablecimiento de las comunicaciones y aumentaba el tránsito de automóviles y camiones por todo el territorio mexicano; y que a la postre con los conflictos bélicos mundiales ayudaría hacer más prolifera esta etapa, donde se mencionara más adelante con el periodo histórico conocido como el 'milagro mexicano'.

---

<sup>85</sup>AHCH "3° Informe de gobierno de Victórico R. Grajales" en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1935): 19-23

Como último punto, durante el gobierno de Victórico Grajales observaremos los primeros incentivos de promoción turística y exposición cultural. Si bien en 1933 se desarrolló una revista del folklore chiapaneco que tendría como objetivo la difusión de la imagen de Chiapas en el resto del país, también se le dio relevancia al Museo de Arqueología e Historia del Estado que tendría como objetivo exponer piezas arqueológicas, así como objetos de valor histórico, documentos del acervo histórico entre otros objetos invaluable. Un aspecto a resaltar durante la próxima finalización de su mandato de Victórico Grajales, es la importancia que le confiere a la “protección” de los pueblos indígenas de las entidad, pues se buscaba su total integración como ciudadanos productivos y con una igualdad de oportunidades que el resto de ladinos y de la población en general; todo esto se buscaba justificar por medio de actividades culturales recreativas, tales como espectáculos teatrales y torneos deportivos todo esto con el afán de alejar al ciudadano indígena del fanatismo religioso y el alcoholismo<sup>86</sup> En el contexto que se desarrollaba estos acontecimientos en el año de 1934 se desata la campaña anticlerical o conocida popularmente como la quema de santos; hecho que marcó un desapego a la iglesia y que esto en cierta forma contradice el ímpetu de la difusión turística y cultural del estado; ya que durante ese movimiento se realizó la quema de imágenes antiguas y con invaluable y significado histórico, que fueron terminadas en cenizas y esto mermó de gran manera las fiestas patronales o tradicionales y surgió una gran pérdida en algunos casos de la vida y verbena popular de los pueblos ladinos y originarios; que en cierta forma esto disminuía las posibilidades de explotación turística de Chiapas; ya que muchos visitantes se han interesado en ello; es más la crítica actual que se puede hacer es que estos movimientos de cierta forma mermaron muchas celebraciones religiosas que a la actividad turística hubiera adoptado, y la paradoja que algunas de las fechas mayor ingreso de turistas a la entidad es cuando hay fiestas o celebraciones religiosas, por mencionar alguna y una de las más importantes para el turismo es la Fiesta Grande de Chiapa de Corzo o el Carnaval Coiteco oriundo del municipio de Ocozocoautla de Espinosa; y de demás fiestas menores, es así que no podemos dejar de sin mencionar lo que afectó en cierta forma este hecho histórico.

---

<sup>86</sup> AHCH “3° Informe de gobierno de Victórico R. Grajales” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1935): 25-26

De misma forma las campañas anti alcohol el gobernador profundiza el impacto cultural y la importancia de la educación en la población más vulnerable y así mismo de la campaña anticlerical que se mencionó y así lo demuestra el informe de gobierno de 1935, el cual clama:

*“En vista de la apremiante necesidad que existe de difundir hasta donde nos sea dable la educación entre el elemento campesino y obrero y a la cual tiene innegable derecho, para que pueda conseguir su elevación económico-social, he dictado todas las disposiciones necesarias para que continúen realizándose sábado a sábado las conferencias culturales en todo el estado... En diversos lugares de nuestro estado, preferentemente en aquellos de reconocida filiación fanática, se han instituido estos centros, donde se divulgan asuntos de carácter económico-social, higiénico, anti fanático, antialcohólico. Consiguiendo de esta suerte combatir por medio de la persuasión las tendencias, errores o malos hábitos de nuestro pueblo.”<sup>87</sup>*

Es pues que podemos concluir que durante los tres años de mandato de Víctorico Grajales las principales preocupaciones en cuanto a las acciones a llevar a cabo en el estado fueron:

Primeramente, la búsqueda anual de extender la infraestructura tanto vial como en materia de comunicaciones, con lo que buscaba conectar y comunicar internamente a la entidad, para de esta forma agilizar el comercio interno y propiciar que los productos de exportación llegaran más rápido a sus destinos. Asimismo, la creación de nuevos espacios de recreación para la población, tanto como museos, parques e incluso bibliotecas públicas con un gran acervo literario, lo anterior con un doble propósito, el primero es dar una imagen de un Chiapas letrado, donde la mayoría de ciudadanos se apegarán a la cultura, de una comunidad llena de tradiciones e historia invaluable. El segundo propósito es el de atacar directamente al alcoholismo y sus efectos en la población, sobre todo en los sectores indígenas, que es donde más proliferan, además de erradicar el fanatismo religioso y posteriormente el alfabetismo que existía en la entidad chiapaneca. Finalmente el más importante para nuestra

---

<sup>87</sup> AHCH “3° Informe de gobierno de Víctorico R. Grajales” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1935): 41-42

investigación, pues Grajales ve a Chiapas, en su historia y cultura una valiosa oportunidad comercial por medio de la actividad turística, con lo que intentará aprovechar por medio de la tenue difusión turística que se ve reflejada en las revistas de difusión cultural que emite y reparte en varios lugares del territorio chiapaneco, además de incentivar los viajes a ciertos puntos como lo son San Cristóbal de las Casas, Comitán de Domínguez, Tapachula y por supuesto la capital Tuxtla Gutiérrez.

La labor de reintegración nacional de Chiapas con el país; es mencionada en el primer informe de gobierno de Efraín A. Gutiérrez, en la frontera con Guatemala existió un abandono preocupante ya que al ser la zona más alejada y manejada por ciertos grupos que producían café y maderas preciosas que en su mayoría eran de origen extranjero, se tenía cierta apatía con lo mexicano, en ciertas partes aún no sabían que pertenecían a México o si existía algo conformado en una nación, así que por disposición de la administración gubernamental, que en todas las escuelas fronterizas se realizarán actos cívicos todos los días, así como entonar el Himno Nacional, e izar la bandera para poder concretar la conciencia plena de su nacionalidad.<sup>88</sup> Ya había pasado un centenario de la Federación de Chiapas a México, y los problemas de identificar la nacionalidad en la frontera entre México y Guatemala, hacía que surgieran varios problemas sociales. Y que en la búsqueda del nacionalismo y los problemas que han existido; hacemos mención de la importancia del Himno a Chiapas para crear esta nueva afinidad que también fue parte de esta búsqueda de la integración como estado, incluso Chiapas no contaba con una identidad definida y ese un problema que buscaba erradicar con estos actos.

En 1937; con la cooperación del gobierno federal y estímulo económico de la Secretaria de Obras la construcción de carreteras continuó y ese año el recurso se empeñó en dar mantenimiento a las carreteras de Chiapa de Corzo-Pichucalco y Chiapa Corzo-Ixtapa para tener mejor conectadas las fincas y las comunidades agrarias de la región. De misma forma la conservación y el mejoramiento de Las Cruces hacía Arriaga donde se revistieron 32 kilómetros de ampliación de la carretera. Por parte del gobierno de Efraín A. Osorio realizó la gestión de la carretera Tuxtla-Cerro Hueco, Tuxtla- Cupía, Tuxtla- Quechula y Villaflores- San Cristóbal todas estas

---

<sup>88</sup> AHCH "Informe de gobierno de Efraín A. Gutiérrez" en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1937): 8

de terracería.<sup>89</sup> Estas nuevas vías empezaban a comunicar lo que era Tuxtla Gutiérrez con las poblaciones y municipios cercanos, de esta manera centrificando la actividad política, económica y social en la capital de Chiapas.

El servicio aéreo de Chiapas seguía aumentando por ser el medio novedoso de transporte, además de ser competente para distancias largas, el piloto Francisco Sarabia fomenta toda clase de facilidades de campos de aterrizaje en diferentes poblaciones de la entidad; en ese momento el servicio aéreo chiapaneco contaba con treinta cuatro campos de aterrizaje a lo largo de su territorio.<sup>90</sup> La industria aérea resolvía la necesidad del problema de comunicación que existía en ese momento entre diversas poblaciones de la entidad, que, en época de lluvia, llegar a Tuxtla vía terrestre era casi imposible; en fin casi todo el territorio chiapaneco en época de lluvias quedaban incomunicados por las grandes problemáticas que daba este fenómeno natural. Los primeros registros del servicio aéreo en Chiapas, fueron documentadas por la compañía de Transportes Aéreos de Chiapas S.A. que mencionaba en sus estadísticas que transportaban un aproximado de 5,319 pasajeros y registrando un movimiento de carga de 775,187 kilogramos de equipaje.<sup>91</sup>

Las vías terrestres siguieron buscando conectar la capital de la entidad con distintas localidades hacía Terán, Cerro Hueco, Cupía y Copoya que eran zonas potencialmente agrícolas cercanas a Tuxtla.<sup>92</sup> Y que de cierta forma empezaban a generar un intercambio comercial, social y cultural con estas comunidades que a la postre algunas empezaron a formar parte de Tuxtla Gutiérrez por el aumento de su mancha urbana y por el abandono del campo, para empezar a realizar actividades como el comercio, actividades burocráticas y las creaciones de los primeros institutos educativos a mediados del siglo XX.

El gobernador Efraín A. Gutiérrez en 1938 realizó distintas giras a través de la entidad, donde se enfatizó en las zonas arqueológicas de Palenque e Izapa, consideró

---

<sup>89</sup> AHCH "Informe de gobierno de Efraín A. Gutiérrez" en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1937): 28

<sup>90</sup> AHCH "Informe de gobierno de Efraín A. Gutiérrez" en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1937): 32

<sup>91</sup> AHCH "Informe de gobierno de Efraín A. Gutiérrez" en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1937): 33

<sup>92</sup> AHCH "Informe de gobierno de Efraín A. Gutiérrez" en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1938): 17

inapreciable el valor de esas reliquias históricas y estimó el valor científico y el futuro valor turístico e histórico. Así que inició gestiones ante el Instituto Nacional de Antropología e Historia un presupuesto de \$5,000.00 para proteger y evitar la destrucción de estas zonas arqueológicas. Asimismo, se instaló el Museo Regional de Arqueología y Etnografía, en un edificio propio, donde se realizaron las pertinentes obras de adaptación que fueran necesarias y dotando del mobiliario indispensable; todo esto en favor del porvenir de la historia y de la preservación del patrimonio cultural del estado de Chiapas.<sup>93</sup> Los trabajos que realizó el arqueólogo Frans Blom durante su estancia en 1923 y el ímpetu del gobierno de Efraín A. Gutiérrez; empezar a tener la debida importancia de una de las zonas arqueológicas más importantes del mundo maya en Chiapas, empezó a tener un sustento importantísimo para futuras investigaciones para la cultura mayense y también de sus vestigios y sobre todo para su cuidado y protección; que hoy en día es uno de los puntos por excelencia del turismo nacional e internacional y que le ha dado fama arqueológica a la entidad chiapaneca, además de ser una fuente de investigación con arqueólogos que más adelante harían hallazgos importantes como la Tumba del Rey Pakal por el arqueólogo Alberto Ruz Lhuillier entre 1949 a 1952 y el descubrimiento de la Tumba de la Reina Roja en 1994 por la arqueóloga chiapaneca Fanny López Jiménez.

Conforme pasaron los años y con ellos la parcial estabilidad que acompañó al final del periodo de gobierno de Lázaro Cárdenas en México, sucedieron una serie de eventos que marcaron a la sociedad intelectual, no solo del país, sino también de la entidad. Nos referimos claramente a las diversas migraciones que se dieron a cabo en los años 1930 y 1940. Por una parte, podemos hablar de la migración de miles de españoles refugiados que buscaron asilo en México, debido a la guerra civil que se suscitó en su tierra natal. Algunos de ellos como Andrés Fábregas Roca tuvieron como destino al estado de Chiapas.<sup>94</sup> Fábregas es recordado en la actualidad por ser uno de los intelectuales que dejó una gran huella cultural para los chiapanecos, pues no solo se desempeñó como profesor, editor, impresor, articulista y traductor; sino también fue uno de los personajes que más se preocupó por impulsar y promover diversas instituciones culturales que hasta el día de hoy son un pilar valioso y

---

<sup>93</sup> AHCH "Informe de gobierno de Efraín A. Gutiérrez" en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1940): 6

<sup>94</sup> Cortés Mandujano, Héctor, *Chiapas Cultural* (Tuxtla Gutiérrez: secretaria de Educación, 2006): 26.

fundamental de la vida cultural chiapaneca.<sup>95</sup> También llegaron libaneses en esta década, varios fueron comerciantes; toda esta conjunción cultural también propició a un desarrollo intelectual y educativo porque venían con diferentes perspectivas e ideologías que había en México, aparte de aportar e intercambiar elementos en la gastronomía, comercio, entre otras; estos movimientos migratorios han sido parte de Chiapas desde el siglo XVIII con las migraciones chinas, japonesas que llegaron por diversas coyunturas de sus países, y de misma forma la presencia inglesa, alemana que llegaron la gran mayoría a la explotación del café en algunas zonas de Chiapas, donde también influyeron en cierta forma al traer el protestantismo al estado donde fue proliferado en gran mayoría en las zonas donde la población en mayor densidad pertenece a los pueblos originarios.

Otro ilustre personaje que también se vio obligado a migrar a Chiapas por circunstancias laborales fue el duranguense Francisco Sarabia, quien se desempeñó como aviador durante toda su vida. Su aporte a la historia aérea de Chiapas es de alto impacto porque fue el pionero para abrir las primeras rutas aéreas en la localidad, de misma forma fundaría y crearía la empresa de aviación comercial llamada “Transportes Aéreos de Chiapas, S.A” la cual era el método más efectivo de viaje entre las alejadas comunidades del territorio chiapaneco. Además, funcionaba como un método de transporte de productos como el café, maíz, alcohol entre otras; sin mencionar que fue un activo importante en la comunicación debido a que se encargaban de entregar correo Express con la capital mexicana. Dicha empresa tuvo su relevancia en años posteriores debido a que formó parte de una red de aviación que servirá en algún momento como método de viaje para diversos turistas que en su afán de aventura se adentraban en tierras chiapanecas.<sup>96</sup>

Podemos mencionar el fundamental trabajo cultural que llevaron a cabo diversos científicos sociales, quienes se aventuraron a la exploración, estudio y publicación de investigaciones sobre diversos campos tales como la arqueología y antropología donde los mayores exponentes de la época por mencionar algunos fue el danés Frans Blom a quien se le atribuye el descubrimiento del sitio arqueológico de la Venta en Tabasco, y el extenuante estudio antropológico que llevó a cabo con los pueblos

---

<sup>95</sup> Gómez, Karla “Andrés Fábregas Roca” en Diario de Chiapas, consultado el 15 de agosto del 2020: <https://diariodechiapas.com/inicio/andres-fabregas-roca-un-personaje-que-dejo-huella/57433>

<sup>96</sup> Cortés: 2006, 30.



lacandonas en el sureste de Chiapas, exponiendo las terribles condiciones sociales y económicas en las que ellos se encontraban, junto a su esposa la fotógrafa y etnógrafa Gertrude Duby Blom quienes juntos crearon la icónica casa-hotel-museo *Na Bolom* que desde entonces hasta nuestros días funge como un centro cultural de investigación que busca defender a los pueblos indígenas y sus territorios. Y así mismo una gran serie de viajeros y científicos empezaron arribar al territorio chiapaneco con fines de investigación y divulgación, todo esto llevando la información a otras partes del mundo y también esto propiciaba a la explotación de los vestigios mexicanos para tenerlos o guardarlos en colecciones privadas o personales afuera de México.

Otro célebre personaje que llegó a Chiapas a aportar en el ámbito cultural y natural fue el señor Miguel Álvarez del Toro, que fue un mexicano nacido en el estado de Colima quien durante su vida se desempeñó como zoólogo y taxidermista. Del Toro realizó una importante labor científica en diversos estados de la república mexicana entre sus principales actividades destacan en ser subdirector del “Museo de la Flora y la Fauna Nacionales” en el año de 1941 en la actual Ciudad de México; donde su principal trabajo fue darle el énfasis a la labor taxidermistas y a la conservación de especies endémicas de la localidades, sin embargo sus obras más importantes las realizaría en Chiapas pues fue ahí donde fungió como zoólogo general en el naciente instituto “Viveros Tropicales y Museo de Historia Natural”; tras la muerte del Profesor Eliseo Palacios Aguilera en 1944; Álvarez del Toro pasaría a ocupar el cargo de director del ya mencionado instituto. Para el año anteriormente mencionado ya había diseñado y construido el “Zoológico Regional” y “El Museo de Historia Natural” en el Parque Madero de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez; el cual fue uno de los más novedosos y modernos de la época; donde las instalaciones de este parque formó una isla natural que aún se preserva en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez; donde existen museos de suma importancia para los chiapanecos, lugares para la conservación de flora entre otras; además de ser un lugar de esparcimiento y de recreación.

Su labor no solo se relegó a la creación de infraestructura de conservación natural, además realizó múltiples obras escritas que con el tiempo han sufrido diversas reediciones. La primera de ellas fue publicada en 1952 bajo el nombre “*Los animales salvajes de Chiapas*” a esta le siguieron “*Los reptiles de Chiapas*” (1960), “*Las Aves*

*de Chiapas*” (1971), *“Los mamíferos de Chiapas”* (1977), *“Así era Chiapas”* (1985) y por último *“Las Arañas de Chiapas”* (1993). Debido a su labor como ferviente protector de la naturaleza y su quehacer de espacios de índole cultural como el “Zoológico Regional” y “El Museo de Historia Natural”, fue galardonado en 1952 con el “Premio Chiapas” uno de sus más de 30 premios y condecoraciones. El trabajo de investigación que hizo Miguel Álvarez del Toro en cuanto al ámbito natural de Chiapas, permitió conocer más de la biodiversidad de la entidad, de la riqueza de flora y fauna, especialmente de especies endémicas y de especies representativas como el quetzal, la guacamaya, el jaguar, entre otros. Estas investigaciones fueron poniendo a Chiapas como un destino turístico natural.

Como ellos hay diversos personajes que serán abordados en posteriores capítulos de este trabajo, sin embargo era sumamente importante hacer mención de estos personajes en este breve contexto histórico de Chiapas, debido a que debemos comprender que el proceso de la institucionalización del turismo en Chiapas no fue algo que nació de la noche a la mañana, sino un proceso que llevó años de constante trabajo y que se vio altamente influenciado por personas que emigraron a la entidad con un objetivo completamente diferente a la labor turística, sin embargo indirectamente apoyaron a la formación de este con sus aportaciones económicas, sociales y sobre todo culturales. Porque a raíz de una sólida base cultural esta se empezó a potencializar para crear la actividad turística como una fuente económica importante para el desarrollo de Chiapas.

Con la llegada de Manuel Ávila Camacho al poder en el nivel federativo en 1934, se llevaron a cabo una serie de reformas en todo el país, esto con el afán de dar un giro a la política proteccionista de Lázaro Cárdenas y llevar al país a una apertura comercial y social con sus países vecinos, más en concreto con los Estados Unidos de América, con quienes en años anteriores no se había tenido una relación muy buena esto debido a la expropiación petrolera y los efectos negativos en la múltiples empresas petroleras norteamericanas que radicaban en el país.

El estado chiapaneco al entrar a esta nueva dinámica política; estuvo bajo el cargo del Dr. Rafael Pascacio Gamboa personaje reconocido ya que antes de su mandato contaba con el reconocimiento de ser un médico comprometido que se desempeñaba principalmente en Tuxtla Gutiérrez y Tapachula. Una de las principales necesidades

que trató incentivar llegando a ser gobernador del estado fue seguir con la creación de infraestructura en caminos, puentes y carreteras; que conectaran a un mayor número de poblaciones hacia las principales carreteras existentes. Además, durante su mandato se creó una imagen de un estado culto, donde se exponía su historia exquisita y sobre todo de ser un centro de estudios antropológicos y arqueológicos porque durante esta década se dieron los grandes descubrimientos arqueológicos como la zona arqueológica de Bonampak en 1946. De misma forma empiezan a surgir una generación de chiapanecos ilustrados que en conjunto con los viajeros y científicos que llegaron del extranjero se empezó a generar esta atmósfera cultural e intelectual donde empezaron a contribuir con diversas investigaciones para conocer su pasado y comprender su presente. Asimismo, dado que el panorama mundial propició que los países latinoamericanos tuvieran la oportunidad del surgimiento de un auge comercial como nunca antes habían experimentado, pensaron en la industria de la recreación como un verdadero negocio, al cual invirtieron fuerte capital en la creación de infraestructura, bienes y servicios.

Lo anterior queda sustentado con los informes de gobiernos publicados por el mismo gobierno entre los años de 1941-1944 en donde se retratan las obras y acciones que llevó a cabo el gobernador Pascasio Gamboa. Como primer punto tendremos un completo informe sobre las actualizaciones y nuevas obras viales que se llevaron a cabo durante el primer año del mandato de Rafael Pascasio Gamboa.

En el último año de gobierno de Rafael Pascasio Gamboa comenta que las acciones y obras realizadas solo fueron limitadas solamente por el presupuesto; entre los servicios que se fueron consolidando fue el teléfono como el medio de comunicación más rápido entre los pueblos chiapanecos, facilitando la comunicación remota y haciéndola más efectiva.<sup>97</sup> Como se ha ido comentando, las carreteras tiene una notable importancia para conectar a los municipios de mayor jerarquía económica y que también el traslado hacia esos lugares fueran más cómodos y seguros vía terrestre como los caminos de Tuxtla Gutiérrez a San Cristóbal de las Casas que se dirigía a Comitán de Domínguez y el último tramo a Monte Bello; también de las

---

<sup>97</sup> AHCH "Informe de gobierno de Rafael Pascasio Gamboa" en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1944) 17

localidades de Puerto Caté para Simojovel; de la Rivera de Cupía a Parral para dirigirse a la Concordia y finalmente de la Suchiapa para Tuxtla Gutiérrez.<sup>98</sup>

La consolidación del Museo Regional de Arqueología e Historia de Chiapas en 1940, cuando se trasladó de inmueble a una casona que se encuentra en la primera oriente y primera norte espacio donde actualmente se encuentra el Museo del Café de Chiapas, el Museo Regional tenía distintas funciones recreativas pero tenía como prioridad la difusión y la investigación científica contribuyendo al estudio de la arqueología, etnología e historia; donde el gobierno de Chiapas empezó a financiar y a patrocinar exploraciones invitando a científicos para visitar las zonas arqueológicas, cooperando con las facilidades para el desarrollo de esas investigaciones con ello algunos arqueólogos como Fran Bloom recorrió la zona de Yaxchilán y Toniná, la socióloga Gertrudý Duby realizó estudios sobre las zonas de la selva Lacandona y de la arqueóloga Eulalia Guzmán que recorrió la zona de Izapa; de misma forma el antropólogo Ricardo Pozas quien ejecutó un estudio sobre tsotsiles de San Juan Chamula y su colega el profesor Alfonso Villa Rojas que con un grupo de estudiantes de la Escuela de Antropología recorrieron las región de los tojolabales hasta la frontera con Guatemala.<sup>99</sup>

También existió la presencia de la inversión extranjera que realizaron patrocinios para excursiones como fue la “Carnegie Institution of Washington” donde los etnógrafos y arqueólogos J. Erik Thompson y Silvanus G. Morlye realizaron una exploración en los vestigios arqueológicos de Toniná; por último, el profesor Raúl G. Guerrero del Instituto Nacional de Antropología e Historia realizó una investigación etnográfica entre los núcleos de Copainalá grabando música autóctona; esta fue una de las últimas expediciones financiadas por el gobierno de Pascasio Gamboa.<sup>100</sup>

Es de suma importancia señalar que todo este arduo esfuerzo; logró que también se empezará a dar recurso del estado para la conservación y preservación de patrimonio construido, como el caso que en 1944 el gobierno de Pascasio Gamboa aporta la cantidad de \$5,000.00 para la restauración de los vestigios arqueológicos de

---

<sup>98</sup> AHCH “Informe de gobierno de Rafael Pascasio Gamboa” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1944) 18

<sup>99</sup> AHCH “Informe de gobierno de Rafael Pascasio Gamboa” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1944) 44

<sup>100</sup> AHCH “Informe de gobierno de Rafael Pascasio Gamboa” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1944) 45

Palenque, de misma forma también se usó el erario para reparar la pila Colonial de Chiapa de Corzo; entre otras zonas que se les aportaba para seguir investigando y conservando.<sup>101</sup>

Para ese tiempo el Departamento de Prensa y Turismo cumplió con la función de mantener informado al pueblo de las actividades desarrolladas por el gobierno tanto en materia social, como en el aspecto constructivo. El órgano periodístico “Chiapas Nuevo” donde se editaron folletos descriptivos de diferentes mejoras materiales de utilidad pública a fin de llevar al conocimiento del pueblo todas esas obras desde el punto de vista oficial. Pero en el aspecto turístico se desarrolló una intensa propaganda fuera de la entidad en todos sus aspectos a fin de desviar la atención en Chiapas, cuando la Carretera Panamericana cruzó por toda América y así los inversionistas nacionales y extranjeros fijaron el aprovechamiento y el enriquecimiento del estado.<sup>102</sup>

Todo lo anterior fue impulsado por el gobierno de Pascasio Gamboa, para buscar que Chiapas se diera a conocer y los incipientes viajeros científicos estimularon el deseo de seguir explorando las riquezas culturales y naturales de la entidad, todo ello con un fin turístico; porque para esta etapa la naciente actividad turístico se empezaba a ver de una forma agradable; ya que se podría a retomar como una nueva fuente económica que se podría fortalecer y entablar con el crecimiento y los distintos proyectos que se estaban formando en el estado.

Con Juan M. Esponda como Gobernador de Chiapas en 1945, se brindó toda clase de atenciones y facilidades al señor Jaime Torres Bodet quien era el Secretario de Educación Pública, quien durante su visita inspeccionó la Campaña de Alfabetización en Chiapas. Así mismo los doctores Manuel Gamio, Director del Instituto Indigenista Interamericano y el etnólogo Frans Blom siguieron realizando pujantes investigaciones sobre los pueblos indígenas de Chiapas y se buscó la incorporación de piezas arqueológicas de particulares, para la conservación estatal.<sup>103</sup>

---

<sup>101</sup> AHCH “Informe de gobierno de Rafael Pascasio Gamboa” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1944) 45

<sup>102</sup> AHCH “Informe de gobierno de Rafael Pascasio Gamboa” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1944) 45

<sup>103</sup> AHCH “Informe de gobierno de Juan M. Esponda” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1945): 47

En 1945, con el propósito de difundir la cultura en todas sus manifestaciones, fue creado el Departamento de Bibliotecas, a través del cual se procedió a la adquisición de lotes de libros, a fin de iniciar la formación de pequeñas bibliotecas municipales bajo el control de patronatos instituidos para tal efecto. Los libros concuerdan con la potencialidad y problemas económicos y sociales de cada región, a las cuales fueron destinados, adaptables a la comprensión de sus habitantes.<sup>104</sup>

También se inició la edición de los “Cuadernos de Chiapas” habiéndose publicado doce folletos con una edición de doce mil ejemplares para fines de 1945, dándose a conocer la personalidad de prominentes chiapanecos, destacados en los campos de la ciencia, historia, pedagogía, letras, la política y la guerra.<sup>105</sup>

La militarización y el deporte fueron impulsados a su máximo, la campaña alfabetizante, cuya realización era necesaria para lograr la unidad cultural y económica del pueblo, mereció el mayor interés y apoyo del Gobierno de Juan M. Esponda.<sup>106</sup> Posteriormente con el gobierno de César A. Lara se realizó la recepción del Presidente de la República Miguel Alemán Valdés, quien encontró un estado con grandes problemas dentro de varios sectores, entre ellos una empresa de aviones en Yajalón, mencionaba que los aviones no obedecían las instancias de su jefe con los pasajeros y la carga de bulto; además surgieron críticas por la falta de energía eléctrica en Tuxtla.<sup>107</sup>

Sin duda alguna el desarrollo de la entidad chiapaneca ha sido lenta y accidentada, las distintas coyunturas que han atravesado desde principios del siglo XX y que han estado en constante búsqueda del desarrollo económico como fuente primordial de la riqueza chiapaneca; y donde uno de los mayores esfuerzos visto desde los informes de gobierno de los gobernadores es la necesidad de mejorar las vías de comunicación terrestre; que también dada a la necesidad de empezar a centralizar las actividades a la nueva capital del estado que en este caso fue Tuxtla Gutiérrez desde 1892; y que

---

<sup>104</sup> AHCH “Informe de gobierno de Juan M. Esponda” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1945): 17

<sup>105</sup> AHCH “Informe de gobierno de Juan M. Esponda” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1945): 18

<sup>106</sup> AHCH “Informe de gobierno de Juan M. Esponda” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1945): 19

<sup>107</sup> AHCH “Informe de gobierno de Juan M. Esponda” en *Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas 2da. parte 1901- 1925* (1945): 1

era de suma importancia reconectar a la entidad los con nuevos caminos usando la tecnología de la época para poder agilizar la vida económica para Chiapas; es así también que el contexto histórico que envolvió al durante esa época con los distintos acontecimientos a nivel mundial que repercuten al país y que de manera tardía tenía impacto para la económica y la vida de los chiapanecos.

Es importante también dar la pauta para poder entender el presente de la actividad turística en Chiapas; del porque el giro natural y arqueológico son de los principales, sin dejar a lado las fiestas patronales o de importancia para algunos pueblos; con la explosión y expansión de las exploraciones al territorio chiapaneco se empezó a enriquecer el catálogo arqueológico de Chiapas, que generó el interés a propios y a extraños; y que todas ellas se encontraban en zonas pocas exploradas o peligrosas y que dé misma forma esto creó un imaginario colectivo para la gente ajena del estado que Chiapas se encontraba entre selvas, animales salvajes y siendo un lugar bastante exótico al sur de México, todo ello hizo también que se empezaba a trabajar en la difusión de manera más coloquial para los viajeros y se empezarán realizar más viajes recreativos a esas zonas.

## **2.2. La creación del Órgano del departamento de Prensa y Turismo del Gobierno del estado de Chiapas el impulso de la *Revista Chiapas*.**

Durante la época del gobernador de Chiapas Francisco J. Grajales Godoy (1949-1952) surgen una serie de políticas culturales y turísticas, que marcaron la pauta para el inicio formal de los primeros proyectos dirigidos hacia al turismo chiapaneco como una novedosa actividad económica; como se mencionó anteriormente estas novedosas políticas y el apoyo del gobierno federal auspiciado por el presidente de la república Miguel Alemán Valdés, en conjunto con la Secretaría de Gobernación; estos venían impulsando intensamente la actividad turística a lo largo del territorio nacional; donde uno de sus principales objetivos era asimilar a los países modernos de las primeras décadas del siglo XX que estaban empezando a imponerse económicamente en este rubro. De esta manera el gobierno chiapaneco opta por el surgimiento del primer movimiento editorial de carácter turístico/cultural, que fue el de mayor importancia hasta su fecha (1949) en el estado de Chiapas. La institución que estuvo a cargo de la publicación y edición fue el naciente Órgano del Departamento de Prensa y Turismo del Gobierno del Estado, que tenía como objetivo principal la

divulgación de los tesoros arqueológicos, coloniales y naturales que tenía se tenían registro durante esa época en la entidad, con la finalidad y el propósito de buscar nuevas fuentes de riquezas e inversión para la entidad en distintos rubros.<sup>108</sup> Toda estas acciones son relevantes ya que es un punto de inició sólido para la masiva difusión y divulgación turística que venía financiada y controlada por el gobierno chiapaneco y que marca el primer precedente para esta actividad tan importante hoy en día, tratando de dar a conocer y demostrar los interés propios; asimismo de las necesidades e inquietudes para poder exponer la imagen que ellos quería dar de Chiapas en el panorama nacional e internacional.

Como se mencionó anteriormente; uno de los propósitos para la realización editorial de carácter turístico, era de convencer y ser llamativo para los hombres de negocios e inversionistas mexicanos y del extranjero para que invirtieran su capital en la construcción de hoteles modernos, balnearios, campos de aterrizaje y todo aquello que hiciera cómoda la estancia de los visitantes y turistas; con la intención de llegar a más lugares que no se había tenido la facilidad de visitar anteriormente y que además contaban con los recursos explotables para la nueva actividad turística; y así también obtener capital privado para ir formando distintos convenios y no solo el gobierno invirtiera de manera activa y se acelerará el desarrollo de esta actividad. Asimismo, esta revista contuvo material gráfico e ilustrativo que ayudó notablemente la reproducción de imágenes para los lectores; que a la misma vez introdujo segmentos y artículos en el idioma inglés dedicado particularmente para los lectores extranjeros del sur de los Estados Unidos, quienes serían uno de los principales mercados para el turismo chiapaneco y que actualmente siguen siendo de unos de los principales clientes de esta actividad en la entidad.<sup>109</sup>

El gobernador de Chiapas en aquel entonces el general Francisco Grajales Godoy era consciente que el estado era una tierra privilegiada por los descubrimientos de los vestigios arqueológicos de Palenque, Bonampak, Yaxchilán, entre otras; y que las condiciones de su territorio hacían que existiera una gran diversidad de ecosistemas que eran ideales para la explotación turística y de recreación para los visitantes,

---

<sup>108</sup> AHCH Duvalier, Armando "Editorial" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de abril de 1949) 3.

<sup>109</sup> AHCH Duvalier, Armando "Editorial" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de abril de 1949) 3.



además de sus cuantiosas festividades y leyendas con las que contaba, y que favorecía volverse atractivo para los visitantes folklorizando de cierta manera la cultura de los pueblos originarios, todo esto hacía que Chiapas fuera visto como una amalgama interesante y explotable en distintos rubros para esta nueva actividad. Pero lo más sobresaliente de esta época era que por primera vez los dos niveles de gobierno como federal y estatal empezaban una campaña pro-turismo, con la creación de comités turísticos que buscarían encauzar a la iniciativa privada, conjugando las fuerzas vivas de las poblaciones para que sumaran esfuerzos con el fin de iniciar este movimiento turístico en Chiapas y así lograr el desarrollo y organización de hoteles, medios de transportes, lugares dirigidos al ocio y la diversión y que se creara todo un comercio general enfocado a los visitantes, implantando con ello una nueva fuente de ingresos económicos principalmente para los chiapanecos.<sup>110</sup>

Se emplearon programas en diversas zonas de Chiapas, creando comités municipales a lo largo del territorio para organizar excursiones dirigidas a los turistas de los países de Guatemala, Estados Unidos y también para los estados vecinos a Chiapas, esto con la intención de invitarlos a conocer las exposiciones agrícolas, ganaderas, industriales y comerciales que se realizaban; asimismo a los ayuntamientos se les pedía colaborar en las ferias regionales que resultaron lo más lúcidas posibles, donde se buscó impulsar el folclor con bailables, vestimenta tradicionales y gastronomía; y de misma forma las industrias populares organizaron torneos de pesca y establecieron cuotas especiales a los medios de transporte de automotor para mayores ingresos, además de sostener una intensa propaganda; es decir, se trataba que por todos los medios posibles que el turista tuviera toda clase de facilidades para ingresar y disfrutar lo que se promovía. Todo ello organizado para el visitante/turista; trabajando por él, y con la idea de impulsar una evolución cultural y económica del estado de Chiapas.<sup>111</sup>

Considerando al turismo como una actividad económica, esta ha sido tratada en diversos aspectos para justificar su desarrollo, y procurando su fomento en beneficio

---

<sup>110</sup> AHCH Duvalier, Armando "El turismo, nueva industria en el estado" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 5.

<sup>111</sup> AHCH Duvalier, Armando "El turismo, nueva industria en el estado" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 5.

al comercio en general, así mismo como la inversión nacional. Esta disposición influyó en demasía a la continuación de la construcción de carreteras, hoteles y zonas de descanso para los visitantes con fines turísticos, se les ofrecían mayores comodidades, acorde a las necesidades de los mismos.<sup>112</sup>

### **2.3. Organización de campañas y estrategias turísticas para el estado de Chiapas.**

Uno de los principales hitos de la arqueología chiapaneca y para el mundo maya fue el descubrimiento de la zona arqueológica de Bonampak, por lo que la Comisión Nacional de Turismo centró el interés de exportar como atractivo turístico a Chiapas como una zona privilegiada ante estos vestigios prehispánicos. Se tenían las estimaciones de que Bonampak llegaría a estar al alcance del turismo mundial; y uno de los pasos sólidos que tenía el proyecto era colocar campos de aviación y de aterrizaje en la zona arqueológica de Yaxchilán, que además estaría conectado con Palenque y que eso mismo crearía un triángulo “mágico” de ciudades mayas y que buscaba la exaltación y fama de Chiapas y México. Las herramientas principales para su explotación fueron las obras del dibujante y pintor Agustín Villagrán quien tuvo una estancia aproximada de tres meses, tiempo en la cual su estancia fue auspiciada por el Instituto Nacional de Antropología en 1947 y él fue quien dibujó y copió las figuras e hizo un estudio de ellas para tener una nueva perspectiva de estudio, acto que conquistó la fama mundial.<sup>113</sup> De hecho uno de los principales hoteles del estado llevó el nombre de ‘Bonampak’ y que a lo largo de la historia este hecho marca como el antes y después del turismo y de distintas expresiones culturales y artísticas de Chiapas, la cual su trasfondo se profundizará más adelante.

La apertura de campañas turísticas en Chiapas no solo fue organizada por el gobierno estatal, sino que también hubo la presencia de banqueros, hoteleros y empresarios a fin de la industria.<sup>114</sup> De estos acuerdos se creó el Departamento Oficial de Turismo quien era el encargado de la propaganda, estudio y realización de un plan que dividió

---

<sup>112</sup> AHCH Marín, Luis W. “El turismo como nueva industria” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de junio de 1949) 16.

<sup>113</sup> AHCH Villanave, Carlos G. “Chiapas realizará un gran proyecto de turismo” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de junio de 1949) 26.

<sup>114</sup> AHCH Villanave, Carlos G. “Chiapas realizará un gran proyecto de turismo” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de junio de 1949) 27.

al estado chiapaneco en tres grandes zonas tomando en cuenta las vías de comunicación terrestre que existían:

La primera zona estaba constituida por los poblados que estaban situados a lo largo de la carretera internacional los municipios eran: Cintalapa, Ocozocoautla de Espinosa, Tuxtla Gutiérrez, Chiapa de Corzo, San Cristóbal de las Casas, Teopisca y Comitán de Domínguez, zona donde se encontraban las ciudades más importantes del centro del estado; las últimas poblaciones mencionadas son las de mayor densidad indígena y anteriormente este camino es de lo más antiguos en existir ya que algunas parte forma parte del camino a Ciudad Real.

La segunda zona está constituida por los pueblos costeros situados a lo largo de las vías del ferrocarril Panamericano: Arriaga, Tonalá, Pijijapan, Escuintla, Pueblo Nuevo Huehuetán, Huixtla y Tapachula. Esta zona se encontraba la salida al Istmo de Tehuantepec para poder ingresar a Oaxaca, y así mismo era la puerta a la zona del Soconusco y la frontera con Guatemala, ya que esta zona era rica en la producción de café y de otras materias primas.

Y por último la tercera zona que comprendía de las poblaciones colocadas sobre la región que abarcaba el Ferrocarril del Sureste: Pichucalco, Salto de Agua y Palenque.<sup>115</sup> Zona cercana a Tabasco y que es la salida hacia el Golfo de México.

Ya con la organización por zonas de las ciudad y pueblos de la entidad fueron elevados a la categoría de centros turísticos, y cada centro tenía un comité local pro-turismo, que constaba de cinco miembros escogidos entre los más sobresalientes habitantes del lugar; este comité designaba un número necesario de vocales para poder tener comunicación con los representantes de transportes, hoteles, prensa, comercio, clubes sociales, ayuntamientos, autoridades federales y estatales.<sup>116</sup>

Uno de los principales planes de acción que trazaron los comités pro turismo, fue que giraron en torno en trabajar en conjunto con los ayuntamientos y las juntas de festejos religiosos con el propósito de mantener vivos y con dinámica festiva cada lugar donde

---

<sup>115</sup> AHCH Villanave, Carlos G. "Chiapas realizará un gran proyecto de turismo" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de junio de 1949) 27.

<sup>116</sup> AHCH Villanave, Carlos G. "Chiapas realizará un gran proyecto de turismo" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de junio de 1949) 27.

se realizan ferias regionales, festejos típicos, y extractos folclóricos que justificaran el proyecto; además del impulso y explotación de las industrias de vestimentas autóctonas y de expresiones de arte popular, concediendo estimulantes económicos como premios a los concurrentes. Es muy importante definir que no se enalteció la artesanía indígena como arte, o forma de expresión cultural, sino que se veía como un objeto de ornato y de belleza banal. El turismo local se apoyaría con el fomento de los clubes de excursiones y alpinismo procurando establecer acercamientos de pueblo a pueblo.<sup>117</sup>

Es de suma importancia mencionar que por lo extenso que es el territorio chiapaneco, se integraron dos comités principales; el primero en la ciudad capital de Chiapas: Tuxtla Gutiérrez donde presidió el señor Roberto Calderón, y la segunda en la perla del Soconusco: Tapachula, bajo la presidencia del señor Pedro N. Paz; ambos caballeros eran representantes de la industria hotelera en Chiapas. Además el gobierno del estado había establecido gestiones ante la Comisión Nacional de Turismo, a fin de que este organismo que dependía de la Secretaría de Gobernación, y que tenía a su cargo la industria turística en el país, diera la apertura de una nueva comisión general, teniendo tres puntos claves con el ingreso de San Cristóbal de las Casas como un comité general de por turismo junto a Tuxtla Gutiérrez y Tapachula.<sup>118</sup> Es decir, que la ciudad de San Cristóbal sienta las bases turísticas por el potencial que exponía en la época y que en la actualidad se ha vuelto el eje turístico para Chiapas.

#### **2.4. El turismo en Chiapas una riqueza inexplorada y su expansión.**

La promoción turística en Chiapas durante el siglo pasado, radica mayormente en el paisaje de ensueño que se promovía; y la puerta para entrar a la entidad era por Tabasco donde se encontraba el río Grijalva y el Usumacinta; donde a sus orillas se encontraba una gran diversidad de flora y fauna propia de la selva media y alta, muy gustada por los visitantes; desde Villahermosa comenzaba el camino en dirección a la ciudad de Palenque donde se buscaba conocer los vestigios mayas. En la región norte de Chiapas se permitía la caza de especies como el faisán silvestre y el venado,

---

<sup>117</sup> AHCH Villanave, Carlos G. "Chiapas realizará un gran proyecto de turismo" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de junio de 1949) 28.

<sup>118</sup> AHCH Villanave, Carlos G. "Chiapas realizará un gran proyecto de turismo" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de junio de 1949) 28.

este último era cazado principalmente por el consumo de su carne y en los ríos deportivamente al caimán.<sup>119</sup> Esas actividades y la apertura de las carreteras por el norte de la entidad trataron de dar esa gran impresión a los turistas para que Chiapas fuera el sueño como el cual se estaba promocionado a lo largo de los últimos años.

Los principales puntos turísticos de la entidad, se concentraban en las ciudades chiapanecas más importantes como su capital Tuxtla Gutiérrez el cual tenía acceso vía terrestre y aérea donde desde las alturas de los visitantes se deslumbraban con la serie de cerros que tiene Tuxtla como el Mactumatzá y las paredes del Cañón del Sumidero, el cual se hacía la difusión de las leyendas de los indios Chiapa en donde se narraba como valerosamente se arrojaron al río grande antes de ser conquistados por las huestes de españoles, lo anterior recreaba y generaba ese misticismo y aventura que buscaban los turistas extranjeros; además en el corazón de la capital tuxtleca existía un pequeño mapa de relieve, donde los viajeros conocían la topografía de Chiapas. La heroica ciudad de Chiapa de Corzo se impulsaba de manera muy significativa la fuente colonial que ostenta la forma de una corona para que llegaran a conocerla y de sus diversas festividades que en año venideros se convertiría en el estandarte y embajador del turismo de la entidad. Asimismo, como hemos comentado anteriormente, la promoción y difusión de los ríos más importantes de la entidad como es el Grijalva y el Usumacinta que tienen cientos de afluentes y que son una enorme riqueza en potencia; que en décadas posteriores en ellas se crearían presas generadoras de electricidad. En aquel momento Chiapas contaba con una población de 529,983 habitantes, pero se estaba estimando que la inversión privada y pública ciera que el territorio chiapaneco albergará a más de tres millones de seres con la inversión de las carreteras, caminos, hoteles y demás servicios para los turistas. Por último, ya existían rutas trazadas específicas para la promoción y difusión turística de Chiapas que resaltan el puerto de San Benito en Tapachula, el balneario de Arista (Puerto Arista) en Tonalá, Arriaga, Tuxtla Gutiérrez con los miradores del Cañón del Sumidero, Chiapa de Corzo, los balnearios El Carmen en San Bartolomé de los Llanos, (Venustiano Carranza actualmente), San Juan Chamula, San Cristóbal de las

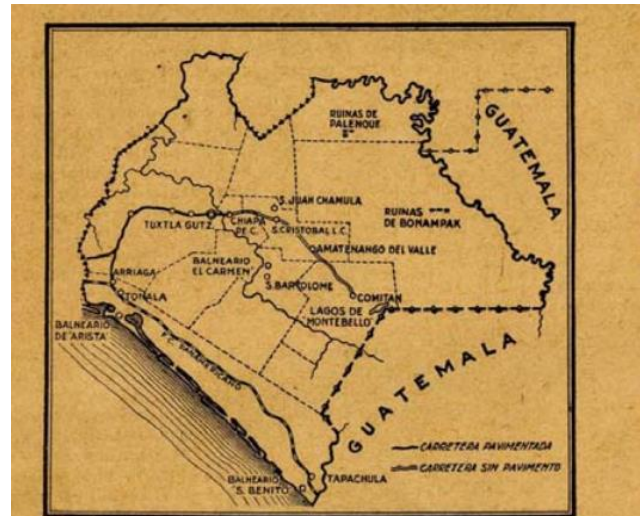
---

<sup>119</sup> AHCH Villanave, Carlos G. "Chiapas realizará un gran proyecto de turismo" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de junio de 1949) 29.

Casas, Amatenango del Valle, Comitán, los Lagos de Montebello, las ruinas de Bonampak y Palenque (Véase el mapa 1<sup>120</sup>).<sup>121</sup>

### 2.4.1. ¿Chiapas estaba preparado para ser un destino turístico?

Uno de los objetivos primordiales de esta inquietante promoción turística era buscar la difusión moderna, estética y civilizada de la entidad, para cambiar la noción que tenían los mexicanos y los extranjeros sobre el territorio chiapaneco, ya que era desconocido y no era una zona ubicada para él los visitantes internacionales que llegaban a México y se tenía la idea que era un terruño incomunicado, insalubre y habitada por salvajes antropófagos.<sup>122</sup> Estos eran los términos de la época que se usaba para referirse a que



Mapa de los principales centros turísticos de Chiapas. Al norte se localizan las famosas Ruinas de Palenque

Mapa 1: Principales centros turísticos de Chiapa (1949)  
© Revista Chiapas

Chiapas se hallaba lejos de la civilización y se tenía la idea de que estaba habitado por tribus salvajes, un lugar paradisiaco pero alejado de la modernidad y que posiblemente su visita era sinónimo de una aventura desconocida por una pequeña “África” americana.

Desde los medios oficiales y gubernamentales mencionan que, respecto a las comunicaciones y carreteras en Chiapas era de los más comunicados de la época porque se contaba con el Ferrocarril del Sureste que atravesaba los municipios de Salto de Agua, Pichucalco y Palenque. En la zona central se encontraba la carretera “Cristóbal Colón” que pasaba por los municipios de Cintalapa, Tuxtla Gutiérrez, Chiapa de Corzo, San Cristóbal de las Casas y Comitán; y finalmente en el sur se

<sup>120</sup>AHCH Mapa recuperado en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de junio de 1949) 30.

<sup>121</sup> AHCH Villanave, Carlos G. “Chiapas realizará un gran proyecto de turismo” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de junio de 1949) 30.

<sup>122</sup> AHCH “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de julio de 1948) 5.

encontraba el Ferrocarril Panamericano que recorría la costa entre las poblaciones de Arriaga, Tonalá, Pijijiapan, Acapetahua, Huixtla y Tapachula etc.<sup>123</sup>

Además, en el territorio chiapaneco, ya se ofrecían los servicios de la Compañía Mexicana de Aviación, donde se conectan las poblaciones más importantes del estado como son Tuxtla Gutiérrez y Tapachula, y así como los Servicios Aéreos de Chiapas que tienen rutas establecidas en casi todas las cabeceras de los municipios; aunado al servicio de vuelos especiales en todos aquellos lugares donde existieron campos de aterrizaje.<sup>124</sup>

En esa época a lo largo de la república mexicana aún existían zonas insalubres y analfabetas que estaban en proceso de cambios e higiene por las nacientes reformas educativas que venía impulsado la Secretaría de Educación Pública desde su creación, pero dentro de las acciones que se buscaron para la promoción turística de Chiapas fue la de fortalecer los servicios de salubridad, higiene y la creación de centros médicos principalmente enfocados a los visitantes para que tuvieran una estancia cómoda y segura, así para contar con servicios médicos durante su estancia; y que sin duda de buena manera ayudó a erradicar y controlar enfermedades comunes las cuales a veces por no un diagnóstico correcto existían complicaciones severas; hasta incluso la muerte en los sectores más vulnerables.<sup>125</sup> Este discurso era dado para que los viajeros no tuvieran ese temor de contraer alguna enfermedad o de tener algún accidente y no encontrar auxilio en su visita y que en la mayoría de los lugares eran seguros.

Asimismo, esta corriente venía de un inspirado nacionalismo que había sido tendencia durante esos años; y de misma forma buscaba reformar la esencia mexicana en el suelo chiapaneco ya que la distancia de Chiapas con la capital del país aún se encontraba distantes; aunado a los conflictos sociales y políticos que se desarrollaron durante los siglos XVIII y XIX, donde las confrontaciones de identidad, territorio, fronteras, límites y sociedad se encontraban en un vado de nacionalismo. Es por ello

---

<sup>123</sup> AHCH "Editorial" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de julio de 1948) 5.

<sup>124</sup> AHCH "Editorial" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de julio de 1948) 5.

<sup>125</sup> AHCH Duvalier, Armando "Editorial" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de julio de 1948) 5.

que la labor de las asociaciones y los comités fueron de impulsar, enaltecer y realzar los monumentos, edificios, vestigios prehispánicos e indígenas para crear esa atmosfera nacionalista que venía desde el centro del país y poder justificar algunos elementos dentro del territorio chiapaneco como mexicano; algo importante de aclarar dé la misma forma como hemos mencionado, la postura del impulso indígena o indigenista no era para preservar la lengua y sus usos y costumbres; mucho menos para velar o promover los derechos igualitarios; porque ellos eran vistos de otra forma como fuerza de trabajo o ese turismo etnográfico o “cultural” que se mencionaba en esos momentos.<sup>126</sup> Es decir, solo se buscaba explotar y servirse del capital cultural indígena, de lo llamativo de sus fiestas, artesanías, y paisajes, más no se buscaba atender sus necesidades ni procurar beneficiarlos o que el turismo impacta económicamente en ello, era la idea de un Chiapas folclórico y romántico.

El gobierno de Francisco Grajales Godoy buscaba fortalecer la economía regional de los estados del sureste; ya que empezó a sostener planes con el gobernador de Tabasco Francisco J. Santamaría; para que ambos realizaran visitas a los estados de Campeche y Yucatán, entrevistándose con los gobernantes Lavalle Urbina y González Vertía, de las mismas entidades federativas respectivamente.<sup>127</sup> Durante esas visitas se trataban de las siguientes inquietudes cómo eran las vías de comunicación incluyendo las vías terrestres, fluviales, áreas, marítimas, telegráficas y radiotelegráficas; asimismo como los aspectos agrícolas enfocadas en la producción de plátano y cacao, la ganadería, y de misma forma la de luchar contra la delincuencia y primordialmente la intención de crear el Instituto Politécnico del Sureste.<sup>128</sup> Que tenía el propósito de buscar la trascendencia a los problemas y demandas de los pueblos del sureste con una solución conjunta y definitiva con la educación.

#### **2.4.2. La exploración del turismo chiapaneco como fuente de riqueza.**

En 1949, una de las preocupaciones que atravesaba el país era la búsqueda de nuevas estrategias para atraer al país el mayor número de visitantes y turistas

---

<sup>126</sup> AHCH Duvalier, Armando “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de septiembre de 1949) 8.

<sup>127</sup> AHCH Duvalier, Armando “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de octubre de 1949) 5.

<sup>128</sup> AHCH Duvalier, Armando “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de octubre de 1949) 5.



internacionales; ya que se tenía la expectativa que llegara un número mayor de visitantes a la fecha y en el caso de Chiapas se estaba tomando cuerpo con las primeras intervenciones económicas del sector público y privado.<sup>129</sup>

Las fuentes que llevaban la gestión de entrada y salida de extranjeros en el país indican que en el año 1947 la república mexicana fue visitado por 405,678 turistas que provenían principalmente de Canadá y de Estados Unidos; además de porcentajes reducidos de viajeros del resto del continente americano y de Europa; y que estos visitantes gastaron en hoteles, comunicaciones, ocio y diversión, artículos típicos, entre otros; esto significó una derrama económica de \$545,000,000 millones de pesos, que significó un beneficio que ayudó a balancear la inversión con las ganancias.<sup>130</sup>

Domínguez Esquinca menciona en un artículo para la revista *Chiapas*; que según estadísticas de un importante y reconocido diario neoyorquino de veraz reputación revelaba que en una encuesta que realizó, arrojó que el 62% de los matrimonios de su región tenían la intención y el deseo de visitar o estar en México de vacaciones. Esto lo reafirma con la apología de que en el territorio mexicano existía una fuerte atracción turística por su variedad de climas, la diversidad de leyendas, por las costumbres y tradiciones de los pueblos indígenas; además de la integración cultural de los vestigios arqueológicos que eran tendencia mundial por sus reconocidos descubrimientos, lo que atraía a una mayor cantidad de turistas cada año.<sup>131</sup>

El turismo mexicano, durante esta época carecía de una adecuada propaganda en el extranjero; aunque existía alguna en Europa y Norteamérica; y dentro de los servicios turísticos como las guías turísticas, hoteles decentes, tarifas estandarizadas para el uso de servicios y transporte; que en cierta forma eran necesarias para poder vincular a los turistas de manera efectiva para que fuese una actividad económicamente estable. Aunque la cuestión científica de difusión estaban creando monografías, publicaciones de los parajes, sitios históricos y arqueológicos para la población

---

<sup>129</sup> AHCH Domínguez Esquinca, Daniel "Turismo riqueza inexplorada" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de octubre de 1949) 7

<sup>130</sup> AHCH Domínguez Esquinca, Daniel "Turismo riqueza inexplorada" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de octubre de 1949) 7

<sup>131</sup> AHCH Domínguez Esquinca, Daniel "Turismo riqueza inexplorada" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de octubre de 1949) 7

mundial; además del uso académico de las publicaciones para incrementar la bibliografía nacional y local; por ejemplo uno de los hechos sobresalientes dentro de la actividad académica turística fue que en Londres llegaron fotografías de la zona arqueológica de Bonampak; uno de los principales hitos para la difusión del estado de Chiapas en el extranjero.<sup>132</sup>

Un problema de la época que incluso ha repercutido en la época actual; es que los indígenas o mestizos de algunos pueblos de Chiapas se han sentido intimidados ante los extranjeros europeos y estadounidenses, ello debido a la herencia novohispana de la población indígena y mestiza; esto provocó que los locales trataron de manera agresiva o irrespetuosa a los visitantes; y de la misma forma le negaban visitas y realizaban cobros elevados por sus servicios hacia el turista; y en los discursos de la época buscaban que todos estos problemas se fueran cambiando para que esta actividad tuviera una buena apertura para la oferta nacional e internacional.<sup>133</sup>

Respecto a las empresas hoteleras, de la misma forma existía el problema de que en Chiapas en su mayoría eran malos los hoteles y carísimos a la vez, esto hacía que la afluencia turística no fuera favorable; pero existía una gran excepción en Tuxtla Gutiérrez, ya que se acababa de inaugurar el Hotel Bonampak; que en ese momento se consideraba el mejor del sureste y barato en consideración de lo que ofrecía. Esta propiedad era del empresario don Moctezuma Pedrero quien fue el propulsor de infraestructura turística y de sus campañas de difusión para su hotel.<sup>134</sup>

El gobierno de Francisco Grajales Godoy siguió con el ímpetu de la actividad turística; en marzo de 1949 visitó al municipio de Tapachula para supervisar la construcción del Comité Local Pro Turismo y hacía hincapié sobre la importancia de la actividad turística en el Soconusco por su importante vegetación y de la actividad económica que se producía que además de generar visitas, podría generar inversión de corto y largo tiempo y esa era una de las intenciones del gobernador Grajales Godoy.<sup>135</sup>

---

<sup>132</sup> AHCH Domínguez Esquinca, Daniel "Turismo riqueza inexplorada" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de octubre de 1949) 7

<sup>133</sup> AHCH Domínguez Esquinca, Daniel "Turismo riqueza inexplorada" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de octubre de 1949) 7

<sup>134</sup> AHCH Domínguez Esquinca, Daniel "Turismo riqueza inexplorada" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de octubre de 1949) 7

<sup>135</sup> AHCH Domínguez Esquinca, Daniel "Turismo riqueza inexplorada" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de octubre de 1949) 7

Y este apoyo general hacia el turismo venía desde el régimen federal con el Ing. Bojórquez de la dirección del turismo nacional y el gobierno local con Armando Duvalier quien tenía la dirección del órgano del Departamento de Prensa y Turismo, quien estaba al pendiente y de cómo se desarrollaban los Comités Pro Turismo de Tuxtla Gutiérrez, San Cristóbal de las Casas y Tapachula, esencialmente en la zona de Soconusco como se había comentado con anterioridad se estaba luchando por hacer un nacionalismo fuerte en la frontera y mexicanizar culturalmente; para que fuese una atracción turística natural.<sup>136</sup>

Es importante hacer referencia de la producción económica en Chiapas; porque por obvias razones se buscaba que estos segmentos tomarán mayor relevancia en la actividad económica chiapaneca para que se fortalecieron; las industrias extractivas de productos de la naturaleza: la caza, la pesca, la extracción de petróleo, metales; entre otros. La industria de pieles de res y de lagarto empezaría a generar un incremento en algunas casas de producción de pieles de Tapachula para exportar este producto a Nuevo York; asimismo la industria hulera había decaído desde la Revolución Mexicana, ya que desde entonces muchas industrias habían abandonado al país. En la región de la selva la industria de las maderas preciosas seguía con el mismo ímpetu con sus monterías para el corte de caoba, cedro, roble y jobillo también en las regiones de Pichucalco, Simojovel y Salto de Agua; en esa época se ocupaban cuadrillas de hasta 80 hombres los cuales cortaban los árboles; las compañías tenían el permiso correspondiente del Departamento forestal de caza y pesca donde a los dueños del terreno les pagaba diez pesos por cada árbol derribado; una de las formas de transportar los enormes troncos; era que fueran llevados arrastrados por las grandes corrientes de los ríos hasta Villahermosa, Tabasco; en donde se embarca para irse al extranjero. La Industria fabril y de transformación junto a la manufactura de sombreros de palma, reatas y petate estaba en un bache económico como toda industria en Chiapas.<sup>137</sup>

La industria del alcohol etílico conocido como aguardiente se empezaba a explotar nuevamente ya que en décadas posteriores se había prohibido, pero en esta época

---

<sup>136</sup> AHCH Domínguez Esquinca, Daniel "Turismo riqueza inexplorada" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de octubre de 1949) 7

<sup>137</sup> AHCH Salazar Córdova, Manuel "La industria en Chiapas" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de febrero de 1950) 30

se explotaba en gran escala en la región del Soconusco y en los municipios de Comitán, San Cristóbal de las Casas, entre otros. También se cultivaba en grandes magnitudes la caña de azúcar donde se producía la panela y el azúcar.<sup>138</sup> Con la apertura de las carreteras se quería fomentar el transporte de pescado fresco y refrigerado desde Tonalá para que municipios como San Cristóbal, Comitán y otras partes de Chiapas pudieran consumir pescado fresco y barato.<sup>139</sup> En el caso del trago comiteco este se encontraba controlado por las familias pudientes comitecas; así mismo con la producción del ron en la zona del Soconusco; licores que lograron prestigio durante el siglo XX.

En la región de la selva Lacandona la industria del chicle era muy cotizada en esta zona; en este tiempo ya se había posicionado los primeros campos de aterrizaje que fueron Buenos Aires y Pico de Oro; al margen del río Usumacinta para esta época se comenzó parcialmente a poblar, de la selva se explotaron varias toneladas de chicle para el extranjero.<sup>140</sup>

Esto es *grosso modo* el panorama económico de Chiapas tanto en materia de turismo como en materia de vías de comunicación; lo anterior formó parte de las bases para el desarrollo de la economía chiapaneca, siendo este momento el tiempo para la apertura y mejoramiento en las comunicaciones y el aumento de la infraestructura carretera en la entidad; ya que el rezago que había existido desde hace varias décadas, estas habían limitado este crecimiento y detonado a la entidad como un referente turístico tanto en el ámbito nacional e internacional. La actividad económica abrió las puertas para que las vías de comunicación; se pensarán primeramente para los visitantes, viajeros y turistas, pero sobre todo para el mejoramiento de la calidad de vida de los chiapanecos y empezar la generación de riqueza con los productos que se producían y se exportaban fuera de Chiapas; la industrialización de algunas materias primas empezaba a generar nuevos empleos, sanación y desarrollo en ciertas comunidades de Chiapas, algo que también empezó a urbanizar y organizar mejor las comunidades.

---

<sup>138</sup> AHCH Salazar Córdova, Manuel "La industria en Chiapas" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de febrero de 1950) 30

<sup>139</sup> AHCH Salazar Córdova, Manuel "La industria en Chiapas" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de febrero de 1950) 30

<sup>140</sup> AHCH Salazar Córdova, Manuel "La industria en Chiapas" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de febrero de 1950) 30

## 2.5. Propósito de la expansión del turismo en Chiapas

El Órgano del Departamento de Prensa y Turismo del Gobierno del Estado como se ha comentado anteriormente tenía la intención de hacer propaganda turística principalmente de las ciudades coloniales, exponiendo la riqueza arqueológica que existía y de la variedad de ecosistemas con el que contaba la entidad; pero a la vez también ya se empezó hacer visible las problemáticas que tenía Chiapas referentemente en cuestión de comunicación, y cómo fue que este impulso turístico propició el cambio para la generación de distintos proyectos para que el territorio chiapaneco se conectará a lo largo y ancho de su extensión; tratando de demostrar que la actividad turística podría abrir el camino para la inversión federal y de empresas privadas para lograr un estímulo económico mayor, para la aceleración de construcción, mantenimiento y aplicación de caminos; para que la economía se impulsará, desarrollará y se solidifica.<sup>141</sup>

De misma forma gracias a las campañas turísticas se impulsó la investigación científica popular, por llamarla de alguna forma, sin llegar a lo informal, donde la información era escrita en un lenguaje coloquial para llegar a un mayor número de lectores; además del impulso y reconocimiento para los primeros científicos chiapanecos y mexicanos que se empezaban a interesar por la historia cultural de Chiapas; donde se logró unos de los primeros ímpetus para una historiografía chiapaneca del siglo XX, desde la razón cultural.<sup>142</sup> Este punto es importante, ya que la historia chiapaneca se había ido enriqueciendo de estudios históricos de extranjeros y la historia local, era vista de la perspectiva positivista; y en la revista 'Chiapas' que fue creada por el Departamento de Prensa y Turismo del Estado; se empiezan a crear distintas expresiones sobre el entorno cultural y natural del estado como son las fotografías, crónicas, preservación de leyendas, ilustraciones entre otros; además que marca el inicio de la época dorada cultural chiapaneca donde las expresiones artísticas, literarias, entre otras empieza a hacer valorada.

---

<sup>141</sup> AHCH Gutiérrez, Agripino "Propósitos" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de julio de 1950) 3

<sup>142</sup> AHCH Gutiérrez, Agripino "Propósitos" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de julio de 1950)

Como hemos mencionado, no solo la actividad turística ha sido beneficiada por el apoyo del gobierno en esta época; ya que la prensa chiapaneca se enfocaba en informar los resultados que iba logrando a lo largo de la gestión de Francisco Grajales Godoy, ya que se empezaban a crear escuelas nuevas y se le estaba dando su debida importancia a la educación, y se empieza con la mejoría de los sueldos de los maestros y empleados. Asimismo, en volumen e importancia de las obras de beneficio social, económico y sanitario que se ejecutaron; en conjunto con los caminos carreteros, drenaje, pavimentación e introducción de agua potable. Sin duda estos cambios mejorarían la calidad de vida de los chiapanecos; y que además propiciaba a los distintos puntos turísticos servicios esenciales para la comodidad de los visitantes; y es necesario tener en cuenta la importancia de estas políticas para la bonanza de la entidad chiapaneca logró en esa época.<sup>143</sup>

De misma forma el proceso intelectual iba hacia adelante en la capital de Chiapas se formaron institucionalmente el museo de historia, arqueología y botánicos; además de la creación de bibliotecas de públicas que ya tenían el aproximado de 30,000 libros; y se impulsó el patrocinio de certámenes, conciertos, recitales y exposiciones.<sup>144</sup> Eso no quiere decir que en el estado no hubiera existido estas expresiones; pero si es cuando los artistas, el gobierno y la población tenían la intención de que la cultura chiapaneca se explotara y se reconociera; de misma forma mencionamos la importancia del Ateneo de Chiapas y del Premio Chiapas que durante la gestión del gobernador Francisco Grajales Godoy encontrarán las bases del reconocido premio que a lo largo de los años ha galardonado a los chiapanecos más distinguidos.

Asimismo, se empezaba a enseñar en distintas casas culturales música, pintura, escultura y literatura para que se impulsará los valores y el talento chiapaneco; y se empezaba a venerar a héroes desde la idea nacionalista ,que venía siendo una tendencia desde el nivel federal, se distinguía a Belisario Domínguez, Joaquín Miguel Gutiérrez, Fray Matías de Córdova quienes habían sido chiapanecos distinguidos; y

---

<sup>143</sup> AHCH Gutiérrez, Agripino "Propósitos" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de julio de 1950)

<sup>144</sup> AHCH Gutiérrez, Agripino "Propósitos" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de julio de 1950)

también se empezaba a tener reconocimiento como memoria histórica como el poeta Dr. Rodolfo Figueroa.<sup>145</sup>

Chiapas estuvo presente en el congreso internacional del turismo en 1950, donde expusieron la incalculable cantidad de recursos turísticos de alto valor ya que el turismo chiapaneco ya tenía posicionamiento nacional, muchas personas además de venir a descansar o contemplar la riqueza natural; también empezaban a sentirse atraídos por los recursos económicos para la inversión de capitales, asimismo existían interesados en alguna disciplina del saber y el arte que deseaban estudiar la arquitectura y arte colonial; también de los vestigios arqueológicos; junto a las actividades ideales para la pesca y caza que era atractivo para los visitantes; y de los pueblos originarios cuyas vestimentas, costumbres y tradiciones eran de gran interés de etnólogos y antropólogos.<sup>146</sup>

## **Capítulo 3. La infraestructura turística en el estado de Chiapas**

### **3.1 Síntesis histórica de las comunicaciones en Chiapas**

Se tiene la noción que las brechas y caminos en Chiapas, se ha tratado de abordar desde distintas disciplinas y rubros, donde en ciertas ocasiones se deduce si realmente acaso los asentamientos prehispánicos que estuvieron en el territorio chiapaneco tuvieron sus caminos entre las distintas poblaciones que existieron a lo largo y ancho del territorio chiapaneco, es decir; que los pueblos en tiempos prehispánicos estaban en comunidades a través de caminos sabemos de la existencia de calzadas entre los mayas de Yucatán llamados Sacbé y estos iban de una ciudad a otra, pero en el caso de otros pueblos desconocemos el tipo de camino que estos tenían. Sin embargo, si sabemos de la existencia de rutas la gran mayoría de ellas, estaban a la par del tránsito de los ríos; es decir, los ríos eran parte de los medios de comunicación. Si estos caminos existieron, estos con el paso del tiempo fueron sepultados por la vasta naturaleza. Para el caso de Chiapas, a la llegada de los

---

<sup>145</sup>AHCH Gutiérrez, Agripino "Propósitos" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de julio de 1950) 3

<sup>146</sup>AHCH Gutiérrez, Agripino "Dos años de servir a Chiapas" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de junio de 1951) 3

españoles se encontraron algunas brechas, donde resaltan particularmente tres de ellas que eran la del norte la cual se transitaba de Teapa (Tabasco) a Guatemala, pasando de la zona donde se encuentra la depresión central, la región de los valles donde se encuentra Tuxtla Gutiérrez actualmente, y la del sur que era paralela a la costa del Océano Pacífico terminando de la misma forma por Guatemala. Uno de los primeros conquistadores hispanos que penetró parte del territorio de Chiapas fue Luis Marín que llegando de Coatzacoalcos en 1524 para explotar las tierras de los zoques, tzotziles y chiapanecas, ya en sus textos Bernal Díaz del Castillo da una descripción de qué lugares pasaron y de cuáles eran sus condiciones, ya que eran caminos peligrosos y pocos seguros para los extraños europeos que no estaban acostumbrados al clima, altura, relieve y a la fauna que ponían en peligro su vida; además de los caminos y brechas se recorrían a pie, no todos los españoles venían a caballo, además esta especie equina no estaba acostumbrada a transitar estas tierras<sup>147</sup>

Durante el siglo XVI y XVII el único medio de transporte eran los animales de carga: caballo, mulas, yeguas, animales llamados por los indígenas “bestias”, en casi todas las zonas indígenas de Chiapas, durante estos siglos, los caminos se transitaban a pie, para finales del siglo XVIII aparecieron las carretas y carruajes que se popularizaron durante todo el siglo XIX. Con la aparición de las carretas la traza de los caminos se hizo más anchas. Sin embargo, durante toda la colonia hasta a principios del siglo XX era común un medio de transporte el cual data de tiempos prehispánicos, el llamado “tameme”, este medio consistía en que los indígenas cargaban sobre sus espaldas pesados costales con cargamento o en su caso una silla donde transportaban a sus amos españoles o ladinos y también gente que pagaba por este servicio llevándolos de un lugar a otro; este sistema inhumano fue uno de los primeros sistemas de transporte de mercancía y de personas en la entidad chiapaneca.<sup>148</sup> En la obra que lleva el título de “Balun Canan” de la escritora Rosario Castellanos en su texto recrea la vida cotidiana de una familia hacendada y de sus hijos en Comitán y describe este tipo de transporte mencionado anteriormente.

---

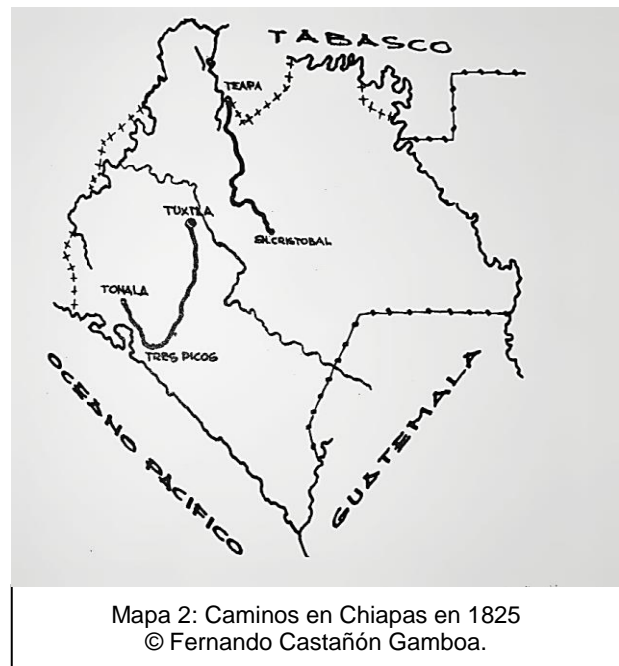
<sup>147</sup> Castañón Gamboa, Fernando, “Panorama histórico de las comunicaciones en Chiapas” *En Panorama histórico de las comunicaciones en* (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 15

<sup>148</sup> Castañón Gamboa, Fernando, “Panorama histórico de las comunicaciones en Chiapas” *En Panorama histórico de las comunicaciones en* (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 19



Haciendo mención de una de las principales rutas de Chiapas desde 1524, y durante los 300 años de presencia colonial, la ruta de mayor importancia en Chiapas partía desde istmo de Tehuantepec a la ciudad de Guatemala; su trazo es paralelo a la actual Carretera Panamericana y comunicaba la costa del Pacífico con la Depresión Central. Podía partirse de Chiapas de los Indios, actualmente la ciudad de Chiapa de Corzo, para subir a los Altos y pasar por la Chiapa de los Españoles, hoy San Cristóbal de las Casas; para continuar su camino hacia el este por Teopisca, Amatenango del Valle, Comitán de Domínguez, Coapa, Escuintenango y Aquespala, hasta adentrarse y topar con el primer poblado de San Ana Huista; para pasar los siguientes pueblos para hasta la Antigua Guatemala, la cual era la sede administrativa colonial de la capitanía de San Vicente Chiapa y Guatemala.<sup>149</sup>

Asimismo, ya en el siglo XVII, durante el gobierno de Manuel José Rojas en 1825, dentro de sus primeros acuerdos fueron adquirir una imprenta y apertura los antiguos caminos de herradura por caminos más amplios, uno es estos el que iba de San Cristóbal de las Casas a Teapa, el cual comunicaba a Chiapas con Tabasco y el Golfo de México y el segundo camino que se trazó fue el de Tuxtla Gutiérrez con Tonalá; estos fueron trazados durante este gobierno para conectar la entidad de manera interna así



Mapa 2: Caminos en Chiapas en 1825  
© Fernando Castañón Gamboa.

con el exterior, al menos con las entidades vecinas de Tabasco y Oaxaca. (Véase mapa 2)<sup>150</sup> En dicho mapa se ilustra los caminos los caminos antes mencionados, lo que permitió impulsar de cierta manera la cultura y la economía, con ello cambió la

<sup>149</sup> Lee Whiting, Thomas A., "El camino real de Chiapas a Guatemala. Un enlace entre dos pueblos", *Arqueología Mexicana* núm. 50 :50-55.

<sup>150</sup> Mapa recuperado en la obra de Castañón Gamboa, Fernando, "Panorama histórico de las comunicaciones en Chiapas" *En Panorama histórico de las comunicaciones en* (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 19

vida política y social de Chiapas en esa época, recientemente federalizada a México.<sup>151</sup>

La situación de la entidad era terrible en todos los sentidos para esa época realizar trabajos de comunicación o construir carreteras era casi imposible ante la poca estabilidad económica y social que se vivía en esos años; y el gobierno no encontraba solución alguna para seguir construyendo y desarrollando más vías de comunicación hasta que en 1884<sup>152</sup> que se creó la Junta de Construcción de Caminos, instituto que a través de ella se empezó a pedir cooperación con los gobiernos municipales y a personas adineradas para invertir en la construcción; incluso se creó la Lotería de Chiapas para poder generar más dinero.<sup>153</sup>



Mapa 3: Ferrocarriles de Chiapas en el siglo XX  
© Fernando Castañón Gamboa.

La llegada del ferrocarril a territorio mexicano fue bastante accidentada ya que las primeras concesiones del ferrocarril que llegaron a México habían fracasado como la de 1881 por el general Ulises Grant para la construcción de Ferrocarril Mexicano que no pudo realizarse; no fue hasta en 1888 que se logró formar la Compañía Limitada de Ferrocarril Mexicano del Pacifico con inversionistas de Nueva York, Londres y Alemania quienes le dieron el impulso para el ferrocarril

en Chiapas, se logró consumar el 15 de marzo de 1890 donde el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec conectaría con Tonalá y de allí llegaría hasta el Puerto de San Benito

<sup>151</sup> Castañón Gamboa, Fernando, "Panorama histórico de las comunicaciones en Chiapas" *En Panorama histórico de las comunicaciones en* (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 20

<sup>152</sup> Durante los años de 1825 a 1884 fue casi nula la construcción de caminos que comunicaban las poblaciones de Chiapas entre sí, es decir, sufrió un fuerte rezago en materia de comunicación.

<sup>153</sup> Mapa recuperado en la obra de Castañón Gamboa, Fernando, "Panorama histórico de las comunicaciones en Chiapas" *En Panorama histórico de las comunicaciones en* (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 19

(Tapachula) pero ese primer intento no se pudo concretarse de una manera adecuada.<sup>154</sup> (Véase mapa 3)<sup>155</sup>

La región costera sufrió una abrupta transformación con la consumación y construcción del Ferrocarril Panamericano, obra que se debió a José Mora y que los primeros trabajos de construcción empezaron entre los años de 1901 a 1902 donde se aprovecharon los trazos y el material que había quedado con el proyecto ferrocarrilero mencionado anteriormente, y esta obra concluyó con la colocación del último riel el 1 de julio de 1908. En un artículo publicado por el periodista Rómulo Calzada menciona transitaba por 19 municipios de Chiapas cuyo entre sus objetivos estaban en el conectar las poblaciones costeras, además de transportar el café oro para una mejor comercialización aunado a toneladas de maíz, ajonjolí, plátano, azúcar, sal y ganado vacuno entre otros productos, con la intención de importar distintos productos que necesitaba Chiapas y a su vez exportar los antes mencionados.<sup>156</sup>

En la zona norte se tenía el proyecto del Ferrocarril del Sureste que conectaba con el poblado de Pichucalco y Palenque, en una extensión aproximada de 193 kilómetros de largo, que benefició a la población llevando una ruta para salir y entrar al Golfo de México.<sup>157</sup>

Según datos del historiador chiapaneco Fernando Castañón Gamboa, uno de los primeros registros que de un automóvil en Chiapas data con fecha del 16 de febrero de 1910 por Alfredo Serratos que recorrió de Arriaga a Tuxtla Gutiérrez en un trayecto de seis horas, este dato es importante, porque marca la introducción de los primeros automóviles se aceleró la construcción, mantenimiento y petrolización de los caminos principales de la entidad, para así tener servicios más eficaces tanto como para el

---

<sup>154</sup> Castañón Gamboa, Fernando, "Llegada del Ferrocarril" *En Panorama histórico de las comunicaciones en* (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 36

<sup>155</sup> Mapa recuperado en la obra de Castañón Gamboa, Fernando, "Panorama histórico de las comunicaciones en Chiapas" *En Panorama histórico de las comunicaciones en* (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 21

<sup>156</sup> Castañón Gamboa, Fernando, "La llegada del ferrocarril a Chiapas" *En Panorama histórico de las comunicaciones en* (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 43

<sup>157</sup> Castañón Gamboa, Fernando, "La llegada del ferrocarril a Chiapas" *En Panorama histórico de las comunicaciones en* (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 45

correo, el traslado de productos y de transporte público para movilizar a la población.<sup>158</sup>

Uno de los hitos más importantes de la historia social, económica y política de Chiapas, es sin duda alguna la construcción de la carretera Cristóbal Colón; dicha carretera fue iniciada en el año de 1931 por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas donde los ingenieros que supervisan tal obra fueron Fernando Balboa, Nicolas Grijalva y Wenceslao Chávez Orozco quienes hicieron los primeros trazos de Tuxtla Gutiérrez a Ocozocoautla y de este último destino hacia Villaflores.<sup>159</sup>

### **3.2. Las carreteras como base de la economía de Chiapas**

La carretera internacional pondrá a Chiapas al alcance de todos:

*“No se imaginan ustedes la trascendencia que tiene para el Estado de Chiapas la carretera internacional. Sencillamente pondrá a esta entidad al alcance de todos los mexicanos; nosotros que conocemos este estado, en la mayor parte de sus regiones nos vacilamos afirmar, que es una de las regiones más bellas y una de las más privilegiadas en nuestro país, con una potencialidad económica, el día que sea explotado sus suelos en forma sistemática y organizada será un lugar de recursos ilimitados”.*

Lo anterior fue mencionado por Carlos G. Villanave en uno de sus textos para la revista *Chiapas* en junio de 1949 donde afirma, que Chiapas se encuentra con una vasta diversidad natural, y que posee una cantidad importante de climas: en las zonas bajas de la costa priva el trópico, así como en la parte norte lindando con Tabasco. En Tonalá y Tapachula, la riqueza principal es el cultivo del plátano, pero al mismo tiempo, en la zona central existen varias riquísimas zonas cafetaleras, como la del Soconusco. Finalmente, en la zona del Petén y la Selva Lacandona, abundan las maderas preciosas, principalmente la caoba. Pensando que cada cual visitante podría acomodarse al clima que más le agrade y a la actividad que mejor

---

<sup>158</sup> Castañón Gamboa, Fernando, “Los primeros automóviles” *En Panorama histórico de las comunicaciones en (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 45*

<sup>159</sup> Castañón Gamboa, Fernando, “Los primeros automóviles” *En Panorama histórico de las comunicaciones en (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 60*

se le acomode. En la parte del norte del estado el distrito de Pichucalco<sup>160</sup>, cuya riqueza linda en los límites de Ixtanpangajoya donde se hallan ríos, arroyos y corrientes de agua que le dan una feracidad asombrosa. En este departamento existían tan solo cinco mil pequeñas fincas productoras de cacao, donde la mayoría de los frutos del trópico de la región se dan en él, y si fuera poco, sus cerros escondían en sus entrañas minerales valiosos y una zona que las compañías petroleras de antaño y que posteriormente pasó a ser propiedad de petróleos mexicanos (PEMEX), un lugar privilegiado por sus altas reservas de petróleo, como lo probaban sus numerosas chapopoterías que se observan a simple vista mencionaba en su texto Villanave. Además, abundaban cerros de mármol negro y en la vecina población de Ixtacomitán, se extienden amplias vegas donde se cultiva excelente tabaco.<sup>161</sup>

La falta de carreteras era uno de los principales problemas de comunicación y vialidad en la entidad; dada a lo abrupto del territorio chiapaneco era dificultoso y costoso realizar dichas obras; en esa época la única vía de comunicación parcialmente efectiva era el ferrocarril Panamericano y las vías aéreas; todo esto tenía como consecuencia el aislamiento de Chiapas; y que con la apertura de una supercarretera empezaría a llegar a la entidad gente de otras partes del país.

Las carreteras eran vistas fundamentalmente como la base de la economía chiapaneca; siendo que la producción de materia prima como es el café, plátano, maderas preciosas, entre otras; y que tenían un mercado extenso, pero carecían de estrategias para mejorar el transporte. De la misma forma se buscaba impulsar el comercio con las nuevas vías de comunicación. Es aquí donde el gobernador en turno Francisco Grajales Godoy que realizó una basta inversión para el proyecto de los caminos vecinales y de las nuevas carreteras que se construyeron y se restauraron durante su mandato.

Basta con ver un mapa de Chiapas para darse cuenta que eran sumamente necesarios los caminos que se construyeron durante esa época; aunque ya existía en ese entonces la carretera internacional “Cristóbal Colón”; al final de este periodo se

---

<sup>160</sup> Hasta cierto año los municipios estaban ordenados en distritos

<sup>161</sup> AHCH Villanave, Carlos G. “Chiapas realizará un gran proyecto de turismo” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de junio de 1949) 28.

terminaría de pavimentar; así mismo como otras pequeñas carreteras que fueron indispensables para comunicar las regiones de mayor importancia económica y que tuvieran relación con la capital del estado como fue el tramo Tuxtla Gutiérrez-Suchiapa, El Crucero- Cupía y el tramo Villaflores- El Tablón.<sup>162</sup> La necesidad de construir caminos se debía en gran parte a que la orografía de Chiapas es de sierras, montañas, valles, llanuras y llanos por lo que además de costosos implicaba mucha mano de obra.

Para 1949 se construye la primera carretera con fines turísticos (de que se tiene memoria) construida en Chiapas, dicha carretera “El Sumidero”; la cual se dirigía a los miradores del Cañón del Sumidero. Dicho cañón, para ese tiempo era reconocido por las excursiones que se realizaban en él; sin duda alguna la creación del camino fue netamente pensada hacia la actividad turística; ya que buscaba que en la capital chiapaneca tuviera un referente turístico para también impulsar atracciones para los visitantes nacionales e internacionales quienes tenían el ímpetu de conocer uno de los lugares más emblemáticos e históricos de la entidad chiapaneca, como la anécdota del Cañón del Sumidero de 1532; con esta obra se tenía la intención de que Tuxtla Gutiérrez ya no se tratara de una ciudad que solo servía como conector inmediato hacia otras localidades; si no que fuera un sitio más recreativo donde la intención era de admirar el cauce del “Río Grande”, las imponentes alturas del Cañón del Sumidero, su vegetación y fauna; todo ello permitía crear la mencionada leyenda de los indios de Chiapas y dejar a la imaginación la vista del Cañón del Sumidero plasmada también en el escudo de Chiapas, que originalmente fue la cédula real otorgada por Carlos V de Alemania y I de España a la entonces Ciudad Real, actualmente San Cristóbal de las Casas.<sup>163</sup>

El tramo carretero hacia al Sumidero, partía del entonces museo zoológico situado en el parque “Francisco I, Madero” y terminaba en los miradores, a abarcando un total de 15 kilómetros; lo que permitía contemplar parte de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez y la vegetación endémica de la ciudad. Antes de llegar a la cima se tenía la intención

---

<sup>162</sup> AHCH Villanave, Carlos G. “Chiapas realizará un gran proyecto de turismo” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de junio de 1949) 28.

<sup>163</sup> AHCH Duvalier, Armando “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de septiembre de 1949) 5.

de construir un ramal que condujera para las “Grutas de Montecristo”<sup>164</sup>; para posteriormente construir rotondas con miradores con sus respectivos barandales, lo permitirá contemplar sin peligro alguno la altura y esplendor del Cañón del sumidero; sin duda alguna se fomentaba hacer paisajismo.<sup>165</sup>

En ese entonces cerca del Cañón sólo existían pequeños ranchos sin importancia turística, se tenía planeado que llegará la iniciativa privada para construir chalets con toda clase de confort que indudablemente lo haría un centro turístico. Según informaba el Ingeniero Jorge Olvera quien fuera director de la Junta Local de Caminos que a finales del año 1949 esta carretera estaría finalizada.<sup>166</sup>

Definitivamente la idea de la carretera al Cañón del “Sumidero”, fue de las más innovadoras ya que fue el primer camino que se dirigía a un destino netamente turístico y no a un pueblo o comunidad; y lo que marcó el cambio de la noción actividad turística en el estado, además de promover parte de la belleza natural de Tuxtla Gutiérrez. La idea de la promoción turística originalmente pintaba para convertirse en un excelente proyecto turístico, pero una serie de eventos desafortunados como las invasiones de colonos a lo largo del tramo carretero hizo que la inversión para detonar turísticamente dicho atractivo fuese mermando poco a poco.

### **3.3 Los caminos, arterias de la economía**

Cómo se mencionaba anteriormente, para esa época Chiapas era visto como un potencial económico para el turismo, pero uno de los obstáculos para lograr ello fueron las pocas y malas carreteras que había en la entidad, así como las que comunicaban con el resto del país. Para ese entonces Miguel Alemán Valdés era el presidente de México (1946-1952); su política buscó robustecer la economía nacional, teniendo en cuenta el concepto anterior se dedicó a atacar a este problema de vital importancia para

---

<sup>164</sup> Espacio que desconozco su existencia y ubicación actual, pero en textos de la época es altamente reconocido y recordado.

<sup>165</sup> AHCH Duvalier, Armando “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de septiembre de 1949) 5.

<sup>166</sup> AHCH Duvalier, Armando “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de septiembre de 1949) 5.

la vida económica y social mexicana y uno de sus principales objetivos era desarrollar posibilidades económicas en el estado de Chiapas.<sup>167</sup>

Otra de las primeras carreteras era la que atravesaba las localidades de Santa Isabel, Villaflores, la Concordia, Chicomuselo y Comalapa todos estos pueblos eran grandes productores de maíz y frijol, así como de ganado, por lo que había la necesidad de comunicar esta región de la frailesca para comercializar dicha producción. otra nueva brecha fue la que partía Huixtla, Motozintla, Comalapa y el Ocotlán y que se reincorporará hacia un tramo de la Carretera Internacional continuando por Comitán, Altamirano y Ocosingo, donde posteriormente se uniría con San Cristóbal de las Casas para partir hacia Ocosingo de nuevo y de allí Tenosique, Tabasco, dicha ruta seguía a la ciudad de Campeche y de allí hasta la ciudad Mérida, Yucatán; esta ruta permitirá comunicar la costa, la sierra madre, la región selva y la llanura de Chiapas con la península de Yucatán y viceversa.<sup>168</sup>

y de la misma forma la ruta de Tuxtla Gutiérrez hacia la Riviera Villaflores, pasando por Suchiapa y de misma forma otra ruta partiendo de Tuxtla Gutiérrez hacia la Riviera de Cupira a San Miguel Cuxtepeques y de allí se uniría con la de Santa Isabel hacia el Ocotlán y la última carretera de esa época la a el sumidero de cual ya se hizo mención.<sup>169</sup>

### **3.3.1. Construcción y los convenios de los caminos vecinales**

Cómo se ha mencionado anteriormente, se buscaba tener una economía creciente, la producción agrícola, ganadera principalmente fuese vendida, y el gobierno federal y estatal tenían que generar un sistema de comunicaciones para hacer posible el tránsito de dichas producciones a los nuevos mercados de consumo.

Se estimaba que al término del gobierno de Francisco Grajales Godoy se construyeran un mínimo de cuatrocientos kilómetros de carreteras vecinales, con una

---

<sup>167</sup> AHCH Duvalier, Armando "Editorial" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de diciembre de 1949) 5.

<sup>168</sup> AHCH Duvalier, Armando "Editorial" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de diciembre de 1949) 5.

<sup>169</sup> AHCH Duvalier, Armando "Editorial" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de diciembre de 1949) 5.



erogación inicial de \$1 149 027.00 que era una cantidad ampliamente extensa para la época.<sup>170</sup>

Para lograr la realización de este programa de construcción de caminos vecinales, se realizaron gestiones ante la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para crear un nuevo departamento de planeación y fomento de caminos vecinales; y con la participación del Gobierno Federal se buscaba conectar a Chiapas con el país a través de las carreteras.<sup>171</sup>

El convenio estatal para la construcción de caminos vecinales fue firmado el 12 de marzo de 1951 por el Lic. Agustín García López, quien era Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Comité Nacional de Caminos Vecinales y por el General Francisco Grajales Godoy entonces gobernador de Chiapas, así mismo firmaron los representantes de la iniciativa privada y de los empresarios chiapanecos quienes eran los interesados en tratar el desarrollo del progreso económico de la entidad.<sup>172</sup>

Para la mitad del siglo XX la entidad atravesaba por un serio problema que era la falta de comunicación entre las regiones socioeconómicas de Chiapas, pero era evidente que el costo era bastante alto para resolver tal situación. Esto se lograría con el trabajo en conjuntos tanto del gobierno federal y del entonces gobernador Francisco Grajales Godoy, buscando invertir en zonas económicas estratégicas de Chiapas para desenvolver de forma integral las posibilidades de una mayor producción y distribución.<sup>173</sup>

Afortunadamente para México y particularmente para Chiapas; la figura del presidente de México Miguel Alemán tenía muchos motivos y circunstancias que dieron lugar a una gran bonanza económica con el llamado “milagro mexicano” o “desarrollo

---

<sup>170</sup> AHCH Duvalier, Armando “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de abril de 1950) 3.

<sup>171</sup> AHCH Duvalier, Armando “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de abril de 1950) 3.

<sup>172</sup> AHCH Duvalier, Armando “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de abril de 1950) 3.

<sup>173</sup> AHCH Duvalier, Armando “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de abril de 1950) 3.

estabilizador”<sup>174</sup> y que estaba dando una nueva estructura en los planes de desarrollo de infraestructura y economía del país. Ya que durante muchos años la entidad resistió el abandono y la indiferencia de los problemas que aquejan Chiapas; pero con el naciente nacionalismo mexicano de este periodo histórico, se logró que tuvieran sus primeros indicios de apoyo directo por el gobierno federal y se generará inversión y proyectos para el progreso de Chiapas generando una red de comunicaciones y de servicios públicos, resultó en la apertura, restauración, ampliación y construcción calles, caminos, carreteras y aeropuertos, para lograr el desarrollo y la conexión de las principales fuentes de riquezas como era la industria agrícola, ganadera y de la explotación de las maderas preciosas, ya que las vías de comunicación serían las venas y arterias de la económica de México y de Chiapas.<sup>175</sup>

Una de las actividades más inteligentes que dé la misma forma se planteó durante la administración de Francisco J. Grajales Godoy junto con el presidente Miguel Alemán Valdés, fue el proyecto de los “caminos vecinales”, para ejecutar dicho proyecto se creó el Comité Nacional de Caminos Vecinales; el cual atendía a todo el país, con el interés y la vocación de tener mayor número de caminos<sup>176</sup>

De esa manera y con la proyección de estos caminos el auge comercial y agrícola de Chiapas se vio en mejoró; así mismo el movimiento y la dinámica social entre comunidades y pablos aumentó, lo que llevó a un crecimiento no solo económico sino cultural, esto último permitiría que Chiapas atrajeron a turistas nacionales e internacionales. Los nuevos caminos se conectaban con la carretera Cristóbal Colón y con las regiones más productivas de Chiapas.<sup>177</sup>

---

<sup>174</sup> El milagro mexicano es una época de la historia mexicana más sobresalientes durante el siglo XX; es donde la economía del país empieza a tener un crecimiento de dentro hacia afuera, donde las exportaciones materia prima logró crear una economía sana, la cual se vio influenciada en el crecimiento económico del país aunada al fortalecimiento de las ideas, la cultura y del bienestar de la población.

<sup>175</sup> AHCH Duvalier, Armando “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de abril de 1950) 3.

<sup>176</sup> AHCH Gutiérrez, Agripino “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de marzo de 1951) 3.

<sup>177</sup> AHCH Gutiérrez, Agripino “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de marzo de 1951) 3.

### 3.3.2. Los primeros hoteles en Chiapas

Antes de la expansión y el fogueo turístico que tuvo Chiapas; Tuxtla Gutiérrez era y sigue siendo el principal punto de llegada y de conexión con los distintos referentes de oferta turística, ya que la capital contaba con los mejores servicios en hospedaje, transportación y alimentación para los visitantes; además que la carretera Cristóbal Colón atravesaba la ciudad.<sup>178</sup> desde la época prehispánica Tuxtla por su ubicación en la depresión central estuvo comunicada con pueblos tsotisiles, zapotecos y chiapanecas, lo mismo ocurrió durante la época colonial al ser parte del camino real que comunicaba Tehuantepec, Oaxaca con Guatemala, por lo que Tuxtla históricamente ha sido un lugar de conexión entre la depresión central, los altos, la frailescas, la llanos y la región de los valles de Cintalapa y Jiquipilas, lo que ha permitido que la capital pueda comunicarse con el resto del estado.

Sin embargo, el crecimiento social, económico y urbano de Tuxtla Gutiérrez, comenzó hasta 1892 cuando se quedó como capital definitiva del estado lo que ocasionó una inmediata modernización a lo largo de la primera mitad del siglo XX. Esto hizo que la ciudad de Tuxtla Gutiérrez generará un movimiento hotelero enfocado para la actividad turística.

La capital chiapaneca es una ciudad hospitalaria, cálida y su gente es sociable lo que ha permitido un clima de confianza con el turismo, lo que ocasionó una sólida infraestructura hotelera para mediados del siglo XX, de lo que, para ese momento, parecían otras ciudades como San Cristóbal de las Casas, Comitán, Palenque y otras ciudades turísticas.

---

<sup>178</sup> La carretera panamericana fue y es una de las principales carreteras de Chiapas, porque es por la cual se conecta con el centro de México y con Centroamérica, aunque el trazo data de la época colonial, hoy en día es parte de la carretera que conecta América del Norte con Sur de América.



Imagen 1: Interior del Hotel Bonampak (1949)  
© Revista Chiapas

Un claro ejemplo fue el Hotel Bonampak (Véase imagen 1<sup>179</sup> propiedad del empresario automotriz don Moctezuma Pedrero Arguello, quien tuvo una visión hacia el turismo. Dicho hotel estuvo construido en la entonces nueva colonia llamada Moctezuma que era de las zonas más modernas de la ciudad, con casa y edificios estilo Art Decó y Art Decoing que era el estilo arquitectónico en voga, es decir, era la zona más exclusiva de Tuxtla donde vivían las familias más adineradas de la época y quienes constantemente viajaban al resto del país y al extranjero y que tenía la infraestructura ideal para los visitantes. Este hotel se inauguró el 20 de noviembre de 1948 y tuvo como administrador al señor Roberto Calderón quien era una persona con experiencia y con basto conocimiento de la actividad hotelera; además contaba con un buen número de trabajadores uniformados y ponía a la disposición de los visitantes ochenta teléfonos, ochenta baños privados, dos albercas, cancha de frontón, una sala de boliche, peluquería y fuente de sodas; y tenía la capacidad de ofrecer servicio gratuito de automóviles para que los viajeros se trasladaron a cualquier punto de la ciudad. El costo por día era de \$20,00 a \$35,00 diarios por servicio, en su momento fue considerado de los mejores hoteles de todo el Sureste de México.<sup>180</sup> Este hotel posicionó económicamente a la familia Pedrero junto con la industria automotriz, lo que permitió además de impulsar fuertemente el turismo en la

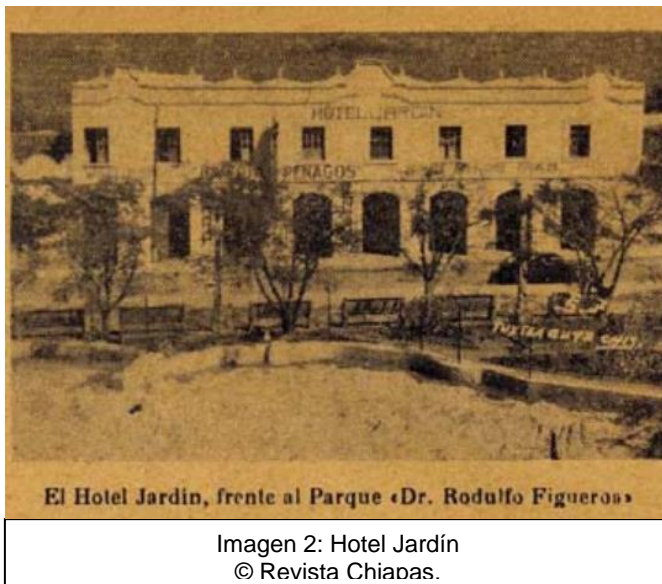
---

<sup>179</sup> Imagen 1 recuperada de AHCH Duvalier, Armando "Hoteles de Tuxtla Gutiérrez" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 13.

<sup>180</sup> AHCH Duvalier, Armando "Hoteles de Tuxtla Gutiérrez" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 13.

capital y en Chiapas, también detonar económicamente a la entidad y dar una nueva cara de modernidad a la ciudad capital la que lo volvió atractiva al visitante.

Este hotel proporciona servicios de lujo los cuales, no se ofertaba en otra parte del territorio chiapaneco; consideró que esto es un reflejo de la sólida relación del gobierno tenía con los empresarios lo que permitió una nueva etapa económica para el estado; porque a partir de este momento es donde empezaría la base de infraestructura, servicios y la difusión masiva en materia turística; todo esto llevó a que muchas cosas se cohesionan como usar el nombre de *Bonampak* en alusión al descubrimiento arqueológico de dicha ciudad prehispánica y de sus murales pintados donde se plasma el arte de los mayas del clásico tardío, inclusive tanto fue su impacto que hasta el ballet folclórico creado por el gobierno del Estado llevó dicho nombre y se montó una puesta en escena representando lo plasmado en dichos murales de Bonampak lo que fue un éxito estatal, nacional e internacionalmente.



Uno de los principales problemas que tenía el Hotel Bonampak era la lejanía que tenía con el centro de la ciudad ya que este se encontraba ubicado en la entrada poniente de la ciudad; pero también existieron otros hoteles más modestos y que se encontraban en el centro de la ciudad; uno de ellos fue el Hotel Jardín (Véase imagen 2)<sup>181</sup> que se encontraba enfrente del parque Dr.

Rodolfo Figueroa (hoy Parque Central) y la primera avenida norte, este hotel fue inaugurado en el año de 1946 por el señor Alberto Martínez Vázquez quien fuera propietario y administrador del mismo; este hotel era cómodo y contaba con los requisitos de higiene adecuados como baños en la habitaciones; el precio por los servicios de hospedaje era de 9.50, pero también contaba con el servicio de hospedaje y alimentos donde el precio era de \$12.50. Dentro de la misma zona

<sup>181</sup> Imagen 2 recuperada de AHCH Duvalier, Armando “Hoteles de Tuxtla Gutiérrez” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 1

cercana se encontraba el Hotel Brindis (Véase imagen 3)<sup>182</sup> que se ubicaba en la avenida central de la ciudad; este hotel fue inaugurado en 1936 y este era administrado por su propietaria la señora R. de Brindis; este alojamiento contaba con un gran comedor central, servicios de teléfono y se encontraba muy cerca de las oficinas centrales de gobierno y el servicio de ofrecía de era de habitación con alimentos, habitación sola o solamente el servicio de restaurante. Por último, uno de los

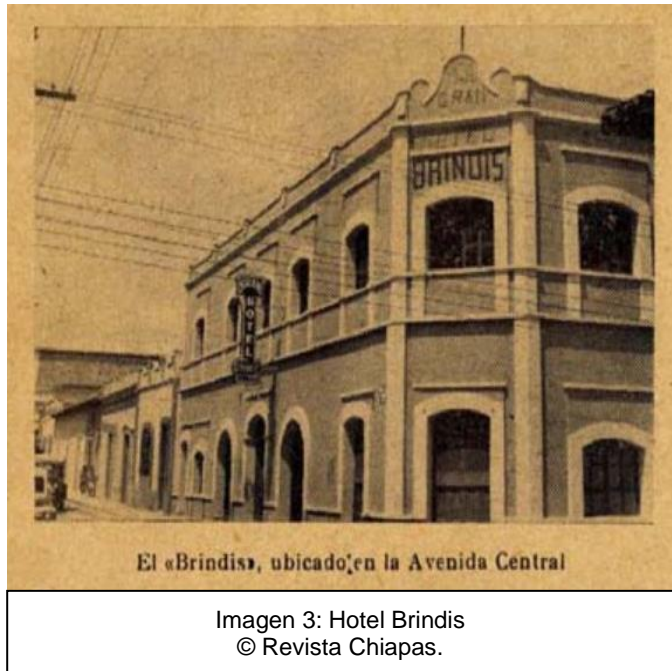


Imagen 3: Hotel Brindis  
© Revista Chiapas.



Imagen 4 Hotel Cano  
© Revista Chiapas.

hoteles que también estaba posicionando entre los preferidos para los viajeros fue el Hotel Cano (Véase imagen 4)<sup>183</sup>, que fue uno de los primeros hoteles de Tuxtla, que fue inaugurado en 1923; este se encontraba ubicado en la primera avenida norte y segunda calle poniente; esta propiedad era administrada de misma forma por su propietaria la señora María Luisa Cano; el cual su espacio contaba con los servicios generales satisfactorios y precios convencionales, ofreciendo de misma forma los paquetes de hospedaje y alimentos o solo hospedaje.<sup>184</sup>

<sup>182</sup> Imagen 3 recuperada de AHCH Duvalier, Armando “Hoteles de Tuxtla Gutiérrez” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 1

<sup>183</sup> Imagen 4 recuperada de AHCH Duvalier, Armando “Hoteles de Tuxtla Gutiérrez” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 1

<sup>184</sup> AHCH Duvalier, Armando “Hoteles de Tuxtla Gutiérrez” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 14.





Existieron hoteles de menor renombre y que estaban en la búsqueda de empezar de ser importantes en Tuxtla, por mencionar algunos fue el Hotel Principal que se encontraba en la primera calle oriente y su propietario era el señor Martín G. Cruz, quien inauguró en octubre de 1948; este espacio contaba con telefonía fija y habitaciones confortables e higiénicas, la tarifa estándar era de \$3.00 a \$4.00 y ofrecían descuentos a las agencias de viaje para poder tener un mayor ingreso en temporadas altas. De

misma forma se encontraba el Hotel Canadá, que fue inaugurado en 1948, y que tenía como establecimiento un moderno edificio de dos pisos, el cual se encontraba en la traficada calle del comercio, y el precio que tenía era de \$4,00 a \$6,00, pero solo ofreciendo servicios de alojamiento, el propietario y administrador era el señor Jesús Caballero. El Hotel Olimpo (Véase imagen 5)<sup>185</sup> perteneció a la señora Clara Luz Z. de Villanueva y fue inaugurado en 1948, este estaba ubicado en la tercera avenida sur, y contaba con una arquitectura propia para el trópico, tenía el servicio de habitación a \$8,00, asimismo contaba con servidos de alimentos y hospedaje a \$10,00. Por último, un hotel de esta categoría sería el Hotel Junchavin que se encontraba en la primera calle oriente y primera avenida sur, se encontraba bastante cerca del parque central; sus tarifas eran de \$12,00 por servicios completos.<sup>186</sup>

Además de los hoteles ya mencionados; también existentes, también empezaban a sobresalir posadas y lugares de alojamiento como era el “Tío Pepe”, “La Guadalupana” y restaurantes menores como “Antojito mexicanos”, “Ritz”, “Maiyen” entre otros; estos lugares trataban de ofrecer servicios más tradicionales.

<sup>185</sup> Imagen 5 recuperada de AHCH Duvalier, Armando “Hoteles de Tuxtla Gutiérrez” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 1

<sup>186</sup> AHCH Duvalier, Armando “Hoteles de Tuxtla Gutiérrez” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 15.

Con los datos citados anteriormente podemos comprender que la ciudad de Tuxtla Gutiérrez empezaba a generar una industria hotelera importante; y esto no quiere decir que otros lugares turísticos de la época como San Cristóbal de las Casas y Chiapa de Corzo no contaran con dicha actividad; sino que el posicionamiento de la ciudad y la acelerada modernización que experimentó a principios y a lo largo de la mitad del siglo XX, se ve reflejada primeramente en el Hotel Bonampak quien marca un hito en la historia del turismo en Chiapas; ya que fue uno de los más importantes de la época; de aquí en adelante podemos ver como la actividad turística empieza a institucionalizarse a manera de ser una actividad económica importante para la entidad; de misma forma la inversión de empresarios y de los distintos niveles de gobierno se enfocan en la construcción de caminos y carreteras; y de la difusión turística a distintos segmentos de viajeros nacionales e internacionales.

### **3.3.3. Lo medios de transportes en Chiapas**

Durante la primera mitad del siglo XX, el gobierno de Chiapas, otorga demasiada importancia a los medios de comunicación terrestres y ferroviarias dentro de la entidad; tratando de tener una mayor conexión con distintas poblaciones, ya que como se ha comentado con anterioridad una de las grandes problemáticas para crear caminos y carreteras, es que dentro de la orografía chiapaneca se encuentra con la región montañosa de la Sierra Madre de Chiapas, y esto hacía que en ocasiones fuera imposible construir o adecuar por los altos costos de la mano de obra y de materiales para su construcción; además de que en esa zona llueve durante la mayoría del año; haciendo esto una tarea más difícil para conectar a la entidad. De esta manera y con las nuevas tecnologías aéreas que surgieron durante los primeros años del siglo XX se empezó a invertir en aviones y avionetas para el traslado de personas, bultos y mercancía, una de las primeras empresas que empezaron a ofrecer servicios aéreos fue la “Compañía Mexicana de Aviación y los Servicios Aéreos de Chiapas” quienes comunicaban a una parte importante de la entidad. En cuanto transporte ferroviario existió el “Ferrocarril Panamericano” que recorría por zona costa del Océano Pacífico desde el municipio de Arriaga hasta el Suchiate, este último punto límite con Guatemala; y en la zona norte existía el “Ferrocarril del Sureste” que tenía una conexión con Coatzacoalcos a Campeche lo que permitía tener conexión con la península de Yucatán y dentro de las carreteras, se encontraba la carretera



internacional que pasaba por la zona del centro del estado y buscaba que fuera la arteria principal para conectar con los nuevos caminos vecinales a la localidades vecinas o que cruzaba en su trayecto.<sup>187</sup>

Durante la misma época también empezaban a surgir las primeras sociedades de transportes en Chiapas, una de ellas fue la “Sociedad Cooperativa de Transportes de Tuxtla Gutiérrez S.C.L” que tenían su base situada al poniente de dicha ciudad capital; esta cooperativa tenía rutas que salían de Arriaga hacia la ciudad de Comitán de Domínguez que tenía paradas en los municipios de Cintalapa, Ocozocoautla, Tuxtla Gutiérrez, Chiapa de Corzo, San Cristóbal de las Casas, Teopisca y Amatenango del Valle para terminar en Comitán de Domínguez; esta ruta era de las importantes porque pasaba por los municipios de mayor población y económicamente activos en distintas actividades. Las salidas eran diarias estas partían de Arriaga a las 08:30 y a las 14:30 horas y desde Comitán de Domínguez la primera corrida salía a las 07:00 y 14:30 horas; este servicio contaba con servicios de equipaje, carga y otorgaban descuentos de 10% en viajes redondos.<sup>188</sup> Dicha ruta comunicaba la región de los valles de la Depresión Central de Chiapas con los Llanos de Comitán pasando antes por la región de los altos, sin duda alguna familias o gente de estos pueblos generaron un comercio interno lo que permitió una mayor movilidad y el crecimiento demográfico de al menos estos pueblos y volviéndose prósperos.

Otras compañías de transporte que empezaban a surgir era Transportes Diego de Mazariegos, quienes su oficina central se encontraba sobre la primera norte de Tuxtla Gutiérrez, estos cooperativa hacían servicios entre Comitán de Domínguez y Tehuantepec, Oaxaca; de misma forma pasaba por distintos puntos importantes de la entidad como la ciudad de San Cristóbal de las Casas, Tuxtla Gutiérrez, Berriozábal, Ocozocoautla, Las Flores, Cintalapa, la localidad de Las Cruces, Santa Ana, Los Amates, La Puerta, y en territorio oaxaqueño las poblaciones de Tapanatepec, Zanatepec, Niltepec, Santo Domingo, Juchitán y por ultimo Tehuantepec; estos salían todos los días de la ciudad de Comitán de Domínguez a las seis de la mañana; y de la misma forma desde la salida de Tehuantepec, el precio

---

<sup>187</sup> AHCH Duvalier, Armando “Los transportes en Chiapas” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 31.

<sup>188</sup> AHCH Duvalier, Armando “Los transportes en Chiapas” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 31.

de este transporte era de \$20,35.<sup>189</sup> Esta ruta era mucho más larga y mantenía mayor cobertura de la ruta de la otra cooperativa.

En abril de 1949 se inauguró el servicio de transporte de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez para realizar viajes hacía la Ciudad de México y los realizaba la empresa “Turismos del Trópico” los cuales ofrecían viajar cómodamente en coches de primera clase para la época, cubriendo una larga distancia entre las dos ciudades en menos de veinte horas y con un costo aproximado de \$76,95.<sup>190</sup> Con esta ruta había mayor comunicación entre la capital del estado con la Ciudad de México lo que permitió acceder a otros servicios como los educativos ya que en ese tiempo eran pocas las escuelas en Chiapas que ofrecían una educación superior por lo que muchos jóvenes tuvieron la oportunidad de irse a estudiar a la capital del país preferentemente la UNAM, el Politécnico Nacional, jóvenes que al finalizar regresaron a sus lugares de origen de Chiapas donde ejercieron, además de contribuir para la vida social y económica de la entidades, muchos de estos profesionistas sentaron las bases para crear la universidad en Chiapas para formar médicos, dentistas, abogados, maestros, arquitectos, ingenieros entre otras profesiones; quienes regresaban y son los que durante la segunda mitad del siglo XX fomenten las bases educativas, sociales y políticas de la entidad chiapaneca hoy en día.

La expansión y aumento del transporte de público para la población y comerciantes empezó a generar un intercambio económico, social y cultural más acelerado entre ciudades lejanas; y propiamente el turismo chiapaneco se vio beneficiado con estos medios de comunicación ya que también para los viajeros dirigirse a distintas ciudades y localidades era más fácil y económico; en conjunto del crecimiento de las vías terrestres y caminos que se había ido impulsado durante los primeros cincuenta años del siglo XX en Chiapas daba una nueva carta de presentación a la entidad haciéndola más accesible e importante para el gobierno federal; asimismo las cooperativas de transportistas se fueron consolidando como una nueva actividad económica para el estado y que hoy en día tener rutas o concesiones es una actividad redituable para los empresarios chiapanecos y empresas privadas que dé misma

---

<sup>189</sup> AHCH Duvalier, Armando “Los transportes en Chiapas” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 31.

<sup>190</sup> AHCH Duvalier, Armando “Los transportes en Chiapas” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 31.

forma así como creó un aumento económico; también ha significado la creación de nuevas problemáticas; de misma forma estos transportes además de facilitar el traslado de la población tuvo un beneficio al comercio ya que era más fácil el transporte de materia prima y productos regionales de una manera mayoritaria minorista y los pequeños y medianos productores se vieron beneficiados con los servicios públicos de transporte.

### **3.2.4. El servicio aéreo en Chiapas**

Uno de los rubros que de menor manera se ha profundizado dentro de la historia de las vías de comunicación en Chiapas es la aviación, ya que esta se piensa que esta actividad es muy reciente; pero el historiador chiapaneco Fernando Castañón Gamboa es uno de los primeros que los abarca en forma de crónicas, describiendo cómo eran los primeros años de los servicios aéreos en la entidad; de una forma breve y puntual aborda una síntesis de esta actividad durante la primera mitad del siglo XX. Según el historiador Fernando Castañón el primer avión el cual se tiene registro en Chiapas fue en el año de 1924; este acontecimiento se dio con la llegada del secretario de Guerra y Marina de aquel entonces el general Francisco R. Serrano, quien llegó con una flota de otros militares al municipio de Arriaga, durante la campaña que se hizo en el Istmo de Tehuantepec contra los infidentes de lahuertistas. De la misma manera uno de los principales hitos de la aviación en la entidad, fue el aterrizaje del avión del coronel Gustavo G. León el día 13 de abril de 1929 en Tuxtla Gutiérrez, dicha aeronave venía procedente de Villahermosa, Tabasco; este hecho fue condecorado por el gobernador del estado en aquel entonces el Ing. Raymundo E. Enríquez.<sup>191</sup> Los primeros aviones que llegaron al territorio chiapaneco causaron asombro entre la población debido a que nunca antes se habían visto ese tipo de transportes aéreos. Al parecer los primeros aviones o avionetas arribadas en la entidad fueron utilizados para fines militares y políticos, primeramente, porque solo este sector tenía ese tipo de transportes y en segunda por el alto costo en combustible, mantenimiento por lo que los recorridos eran cortos. Probablemente eran muy pocos los pilotos que tuvieran el conocimiento para manejar dichos artefactos, pero sin duda alguna, este tipo de transportes permitió un cambio

---

<sup>191</sup> Castañón Gamboa, Fernando, "La revolución y la aviación militar en Chiapas" *En Panorama histórico de las comunicaciones en* (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 50

trascendente en las formas de comunicación por su rapidez y eficacia, permitiendo llegar a un destino en pocas horas, ello fue bien aprovechado por los turistas, atraídos por conocer las bellezas históricas, culturales y naturales que se promocionan en ese entonces como Bonampak, Palenque, Yaxchilán, San Cristóbal de las Casas. A partir de la mitad del siglo XX, hasta la actualidad el avión o el transporte aéreo se volvió el más importante y factible para la población no solo en nuestro país, sino a nivel mundial.

La primera compañía comercial de avión que se constituyó en Chiapas fue la Compañía Mexicana de Aviación que estableció una ruta de Tejería, Veracruz a Tapachula, esta ruta fue inaugurada por el Secretario de Comunicaciones el ingeniero Francisco L. Terminel. Meses después llegó a la entidad la Compañía de Latino Americana(sic) que aperturará la ruta Arriaga - Tapachula.<sup>192</sup> que meses después sería retirada.<sup>193</sup> Lo anterior nos permite comprender que las primeras empresas de avión comercial en Chiapas, tenían rutas muy limitada, posiblemente no contaban con las mejores condiciones para operar, desde una base control (buscar nombre), hasta tener una pista de aviación ya que las condiciones eran inciertas y la infraestructura (describir panorama)

Durante el gobierno del Ing. Raymundo Enríquez se dio la tarea de establecer las bases del servicio aéreo en Chiapas; el principal apoyo para ello fue el aviador civil Francisco Sarabia con quien obtuvo las primeras concesiones de rutas interiores dentro del estado; el cual pudo establecer el día 1 de julio de 1932 con dos aviones que uno de ellos era un *Bellaca* de 300 caballos de fuerza y otro pequeño de marca *Waco* de 125 caballos de fuerza.<sup>194</sup>

Francisco Sarabia fue uno de los verdaderos impulsores de la aviación en Chiapas con contribución directa a la economía del estado ya que con él se empezó a transportar por la vía aérea tabaco, café, y otros productos de Yajalón a Tabasco y de las fincas de Mumunil, Sabanilla y El Rosarito a Macuspana, Tabasco. Al finalizar el año de 1932 Francisco Sarabia ya había efectuado 114 vuelos, recorriendo 10,745

---

<sup>192</sup> Castañón Gamboa, Fernando, "La primera compañía aérea en Chiapas" *En Panorama histórico de las comunicaciones en* (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 51

<sup>193</sup> Esta ruta fue retirada ya que existía una ruta similar a través del ferrocarril (aumentar)

<sup>194</sup> Castañón Gamboa, Fernando, "Francisco Sarabia, pionero de la aviación en Chiapas" *En Panorama histórico de las comunicaciones en* (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 51

kilómetros transportando 295 pasajeros y 3,394 kilos de equipaje;<sup>195</sup> Esto ya siendo un hito para la historia de la comunicación y los medios de transportes para el estado chiapaneco porque estos viajes hacían más cortas la distancias e impulsaba la economía. En noviembre del mismo año se inaugura la ruta Tuxtla Gutiérrez hacia la Ciudad México que se realizaba con un *Emsco* que tardaba cuatro horas con una tarifa de \$100 por persona;<sup>196</sup> Esta era por primera vez la vía rápida y eficaz para trasladarse de la capital chiapaneca con la Ciudad de México.

La Compañía de Transportes Aéreos de Chiapas, S.A se constituye legalmente el día 1 de julio de 1936 mediante un escrito ante un notario quedando como director y administrador por Francisco Sarabia; la compañía contaba con tres hangares, talleres de reparación y escuela de aprendizaje donde había once alumnos. Mensualmente se transportaba 250 toneladas de café y 150 toneladas de tabaco; 600 pasajeros en el interior del estado y 40 pasajeros hacía la Ciudad de México; tenía la cantidad de 11 aviones, entre ellos dos extras rápidos y un trimotor; cuatro pilotos, doce de agencias e igual número de campos de aterrizaje; en el transporte de carga mantuvo un promedio mensual de 400 000 kilogramos.<sup>197</sup> En abril de 1938 la Secretaría de Comunicaciones otorgó a Sarabia concesiones para viajar a la ciudad de Mérida, Yucatán, Chetumal, Quintana Roo y con la ciudad de Belice, realizando tres vuelos a la semana; durante esto últimos diez años la actividad aérea se aceleró y aumentó con las rutas aéreas de pasaje, correo y de otros insumos; la consolidación de este servicio de transporte la entidad consolidó e influyó en la generación del proyecto turístico que Chiapas tendría durante esa mitad del siglo XX, a partirse se vino en punta un desarrollo económico y social, reflejando en la actualidad, sobre todo en la actividad turística.

A partir de 1943 las compañías operadoras en servicios aéreos en Chiapas mejoraron los servicios, sobre todo en cuestión de costos y mejores unidades de transporte, ya que en ella se viajaba anteriormente en aparatos *Boeing*<sup>198</sup> de ocho pasajeros

---

<sup>195</sup> Castañón Gamboa, Fernando, "Francisco Sarabia, pionero de la aviación en Chiapas" *En Panorama histórico de las comunicaciones en* (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 51

<sup>196</sup> Castañón Gamboa, Fernando, "Francisco Sarabia, pionero de la aviación en Chiapas" *En Panorama histórico de las comunicaciones en* (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 52

<sup>197</sup> Castañón Gamboa, Fernando, "Francisco Sarabia, pionero de la aviación en Chiapas" *En Panorama histórico de las comunicaciones en* (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009): 52

<sup>198</sup> Empresa de aviación

realizando viajes tres veces por semana a Ciudad de México con escalas en Oaxaca, Ixtepec y Tapachula; pero ya para ese año se mejoró a *Douglas*<sup>199</sup> quienes tenían la capacidad de 21 pasajeros la mayoría de ellos tenían por destino la Ciudad de México.<sup>200</sup>

La Compañía Mexicana de Aviación ofrecía la ruta antes mencionada anteriormente; la cual partía desde la Ciudad de México, en un horario de 08:15 horas, llegaba a la Ciudad de Oaxaca a las 9:45 horas, a Ixtepec a las 10:50 horas y a las 12:05 horas estaba en Tuxtla y para finalmente partir a la última ciudad que sería Tapachula arribando a esta a las 13:20 horas; en cada estación se realizaba escalas de 15 minutos en las pistas de aterrizaje para que los pasajeros abordaron. Los precios que ofrecía esta compañía los había con promociones, por tiempo de estancias o vuelos redondos; cuales fueren los precios estos cubrían seguros de vida a los pasajeros; además ofrecían servicio de carga de manera estándar y exprés.<sup>201</sup> Este tipo de servicios era parte de una gran funcionalidad, además de ser una vía de conexión rápida y eficaz entre la Ciudad de México con ciudades en vías de crecimiento del sureste mexicano; esto fortaleció a la población acomodada a poder realizar viajes de negocios y trámites con mayor rapidez y por supuesto que fue una ventana favorable para los visitantes, turistas, viajeros, exploradores e investigadores tener una vía rápida de llegar a territorio chiapaneco.

Una de las compañías más importantes de aviación chiapaneca fue los Servicios Aéreos de Chiapas S.A. de C.V., que su momento fue considera como la más importante de la entidad ya que contaba con 14 aparatos cuales eran: un *Douglas B-18*, un *Avro Anson V-5*, dos *Censas*, un *Revelair*, un *Bellanca*, un *Curtis Robin*, dos *Ferchail*, un *Stinson*, un *Aeronca* y finalmente un *Paiper*, esta compañía constaba con tres bases esenciales una de ellas y la más importante en Tuxtla Gutiérrez, Tapachula y por último Yajalón.<sup>202</sup>

---

<sup>199</sup> El Douglas DC-3 es un avión que revolucionó el transporte de pasajeros en los 30 y 40 del siglo XX. Fue desarrollado por un grupo de ingenieros, encabezados por Arthur E. Raymond, y voló por primera vez en 1935.

<sup>200</sup> AHCH Mancilla Ramón Rosemberg "Las Rutas aéreas en Chiapas" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 22

<sup>201</sup> AHCH Mancilla Ramón Rosemberg "Las Rutas aéreas en Chiapas" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 22

<sup>202</sup> AHCH Mancilla Ramón Rosemberg "Las Rutas aéreas en Chiapas" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 23

La base en Tuxtla Gutiérrez, estaba conformada por cinco rutas y cada ruta se describe a continuación:

#### Ruta Tuxtla Gutiérrez- Venustiano Carranza:

Esta cubría vuelos los días martes y viernes; el primer despegue que se realizaba en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez a las 07:30 horas y llegaba a la población del Parral a las 07:50 horas, para reemprender la marcha para dirigirse al municipio de Venustiano Carranza a las 08:30 horas y volvía a regresar al Parral a las 08:40 horas; para finalizar la ruta se despegaba a las 09:10 horas hacia Tuxtla Gutiérrez para aterrizar en la ciudad capital a las 09:40 horas. Esta ruta además de ya existir de forma terrestre era una nueva forma para comunicar los Llanos con la capital, ya que era una de las zonas de producción más importantes de la entidad y que ofrecía a los turistas a llegar una zona con una gran riqueza cultural con los totikes<sup>203</sup> quienes tenían diversas celebraciones religiosas como la del Señor del Pozo cada tercer viernes de Cuaresma. De hecho, entre la población de los municipios de la Depresión Central de Chiapas, Venustiano Carranza es un referente importante en la religiosidad popular, pues desde finales del siglo XIX se realizan romerías de diverso pueblos para visitar el templo del Señor del Pozo en el tercer viernes de Cuaresma, por lo que este territorio tiene un peso como referente cultural, pues en esta fiesta es posible ver a los totikes vestidos con su indumentaria tradicional mercado productos de la región algo atractivo para el turismo.

#### Ruta Tuxtla Gutiérrez- Comitán de Domínguez:

Los días que ofrecía servicio esta ruta eran los días martes, jueves y sábado, y el itinerario era el siguiente; este mismo partía de Tuxtla Gutiérrez a las 07:00 horas y se dirigía a la localidad de la Concordia a las 07:40 horas, para abordar de nuevo el viaje a las 07:50 y así dirigirse y aterrizar en la ciudad de Comitán de Domínguez a las 08:20 horas, de esta ciudad nuevamente volvía a partir a las 08:35 horas para dirigirse a las 09:35 al poblado de Chicomuselo, donde volvía a retornar a la ciudad de Comitán a las 10:05 horas y continuar el trayecto hacia la Concordia donde

---

<sup>203</sup> Término como se le conoce a los tsotziles del Municipio de Venustiano Carranza

finalmente llegaba al punto de partida a la ciudad de Tuxtla Gutiérrez a las 11:30 horas.

Comitán de Domínguez ha sido por herencia histórica, social y política una de las principales ciudades de la entidad ya que dicha ciudad desde el siglo XVI quedó como un referente espacial para comunicar y comerciar con Guatemala a través de lo que fue el Camino Real; con ello cobró importancia el intercambio comercial y cultural entre tojolabales y grupos mayenses de Guatemala, así se enriqueció esa región durante siglos, sobre todo desde la religiosidad étnica visibles en las romerías de diversos pueblos durante la fiesta de Santo Domingo y San Caralampio. Ya para mediados del siglo XX se consolidaron expresiones religiosas, que generaron vínculos con espacios sagrados como Tenam Puente –lugar visitado por los tojolabales del ejido Francisco Sarabia para pedir las lluvias en el mes de junio-, sitios que para finales del siglo XX empezarían a ser explorados al igual que la arqueología subacuática del cenote de Chincultik y las exploraciones de la zona arqueológica de Lagartero próxima a los Lagos de Colón, ambos sitios del municipio de la Trinitaria, lo que permitió con el tiempo realizar actividades de ecoturismo. Es decir, tanto las rutas de transporte terrestre como aérea, permitieron que la región de Comitán y la parte fronteriza con Guatemala fueron conociéndose, logrando que de 1950 en adelante ver a esta región no solo por su riqueza cultural, sino histórica a través de los monumentos arqueológicos de diversos sitios, y qué decir del centro histórico de Comitán, sino también toda la riqueza natural manifestada en cascadas como el Chiflón y Velo de Novia, los Lagos de Montebello y de Colón, y de paisajes de bosques de coníferas.

Ruta Tuxtla Gutiérrez- Mapastepec:

Esta ruta realizaba sus viajes los días miércoles y viernes. Este partía de Tuxtla Gutiérrez a las 07:00 horas hacia la población de Villaflores a las 07:30 horas y de allí despegaba a las 07:40 horas dirigiéndose a Ángel Albino Corzo a las 08:10 horas y este salía hacia Mapastepec a las 08:20 horas para llegar a las 08:50 horas; de allí volvía a partir para Ángel Albino Corzo a las 09:45 horas llegando hacia el poblado de Villaflores a las 10:00 horas; para finalizar nuevamente en la capital de la entidad a las 10:50 horas. Esta ruta tenía conexión con la zona Frailesca de la entidad, una zona que se ha caracterizado por la producción del ganado vacuno y de la producción



agrícola, lo que permitió a los productores del campo y ganaderos de la región comunicarse de mejor forma con compradores. Para la década de 1960 esta región fue llamada “el granero de Chiapas” por ser la más rica en producción agrícola sobre todo en maíz y frijol, sin duda los medios de transporte contribuyeron a proyectar a la Frailesca como una rica región y así desplazar los productos con mayor rapidez.

Ruta Tuxtla Gutiérrez Pichucalco;

Los viajes se realizaban los días martes y jueves; y estos partían desde la base de Tuxtla Gutiérrez para los municipios de Copainalá, Ostucán, Pichucalco y viceversa. La zona zoque y norte de la entidad empezaba a tener una mayor conexión y una nueva vía de transporte, en su momento las dificultades para llegar a esas regiones significaban un reto por lo accidentado de su orografía; pero ya estos municipios tenían una nueva apertura, además donde el Ferrocarril del Sureste pasaba por Pichucalco y conectaba con la región norte de la entidad. Esta ruta también comunicaba con Tabasco, permitiendo desplazar el cacao producido en el municipio de Chapultenango y el café cultivado en Pichucalco, Pantepec y Rayón.

Ruta Tuxtla Gutiérrez- Villahermosa

Esta última ruta partía desde de Tuxtla Gutiérrez, los días martes, jueves y sábados despegando a las 09:00 horas hacía la ciudad de Villahermosa, Tabasco donde aterrizó a las 10:00 horas y se realizaba una estancia y transbordo de aproximadamente diez minutos para regresar y aterrizar a las 11:10 horas nuevamente a Tuxtla Gutiérrez.<sup>204</sup> Dicho trayecto era uno de los más importantes ya que conectaba con la capital tabasqueña la cual era la entrada y salida por vía terrestre hacia la Península de Yucatán. Después de la década de 1950, esta ruta permite mayor comunicación entre Tabasco y Chiapas, debido a la explotación del petróleo en la zona fronteriza entre ambas entidades.

También en el Soconusco existía una base que se encontraba en el municipio de Tapachula, esta ruta está conformada por dos trayectos con servicio exclusivo de carga; el primer recorrido tenía corridas los días martes, jueves y sábados; este partía desde Tapachula a las 08:00 horas y llegaba a la población de Motozintla a las 08:40

---

<sup>204</sup> AHCH Mancilla Ramón Rosemberg “Las Rutas aéreas en Chiapas” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 23

horas, luego hacía escala dirigiéndose a Frontera Comalapa a las 08:50 horas, donde tenía una espera de 25 minutos para que a las 09:15 horas partiera hacia Chicomuselo; para volver a retornar a Frontera Comalapa a las 10:15, y regresar a Motozintla a la 10:25 y finalmente a las 10:40 partir para llegar a las 11:00 horas a la Perla del Soconusco.

La siguiente ruta que existió tenía vuelos los días miércoles, viernes y sábados, ésta de la misma forma partía de Tapachula a las 07:20 horas y se dirigía hacia Huixtla para llegar 07:40 horas, de esta población costera salía a las 07:50 llegando a Acapetahua a las 08:10 horas, donde se dirigía hacia Mapastepec a las 08:50 horas y de allí se retornaba el viaje inmediatamente para aterrizar a las 09:10 horas a Pijijiapan para llegar posteriormente a los aeropuertos de Bandera y Mojarras en Tonalá donde permanecían las unidades cinco minutos en cada lugar para reanudar el vuelo de Tonalá a Pijijiapan en donde se llegaba a las 10:00 horas para salir de allí y de la misma forma volver a Mapastepec a las 10:35 horas de esta población sobre el Ferrocarril Panamericano las aeronaves cubrían la ruta hacia Acapetahua llegando a las 11:05 horas; donde después de hacer escala volvían a hacer el viaje hacia Huixtla, llegando a las 11:35 horas para emprender de nuevo el viaje a Tapachula a las 12:05.<sup>205</sup>

La última ruta aérea que existía durante la época, se encontraba en Yajalón; esta base estaba constituida por cuatro rutas; la primera realizaba viajes los días lunes y sábados. Los aparatos despegaron de Yajalón a las 07:00 horas llegando a las 07:15 horas a Ocosingo a las 07:50 horas a aterrizaron en la localidad de San Carlos y se hace el regresó a Ocosingo a donde llegaba a las 08:50 horas nuevamente a Chilón llegando a las 09:15 y finalmente a Yajalón a las 09:50 horas.

La segunda ruta, realizaba vuelos los días martes, jueves y sábados, de la misma forma se hacían vuelos desde Yajalón a las 09:50 horas para llegar a Salto de Agua a las 10:20 horas, para partir a Palenque a las 10:50 horas, para ir de vuelta a Salto de Agua a las 11:25 horas para finalizar a las 12:05 horas a Yajalón.

---

<sup>205</sup> AHCH Mancilla Ramón Rosemberg "Las Rutas aéreas en Chiapas" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 23

Ruta c) En esta ruta hacía vuelos solo los días miércoles de cada semana; esta ruta partía desde Yajalón a las 07:00 horas llegando a Sabanilla a las 07:20 horas a Rosario a las 07:45 horas hasta llegar a Teapa a las 08:15 horas y se regresaba a Sabanilla a las 08:55 horas y a Yajalón a las 09:25 horas.

Ruta d) En esta ruta se realizaban los vuelos de misma forma los días miércoles de cada semana; este despegaba desde Yajalón a las 09:30 horas arribando hacia Sabanilla a las 09:50 horas y de allí a Simojovel a las 12:00 horas regresando a Sabanilla a las 12:30 horas y por fin de regresar a Yajalón a las 12:55 horas.<sup>206</sup>

Podemos analizar que estas diferentes rutas mantuvieron en comunicación la región Selva y Norte de Chiapas, y es importante mencionar que, por el tipo de terreno accidentado entre las Montañas del Oriente de Chiapas con la llanura costera del Golfo, tener rutas aéreas facilitaba la comunicación entre los poblados antes mencionados comunicando más fácilmente esta región la capital tabasqueña y municipios circunvecinos que con la capital chiapaneca.

Además de la existencia de las compañías chiapanecas también existían otras compañías que desempeñaban trayectos hacia el estado. Una de ellas era el estado vecino de Tabasco, que la *Compañía Tabasqueña de Aviación* tenía una ruta diaria de Villahermosa hacia Tuxtla Gutiérrez.<sup>207</sup>

## **Capítulo 4. La actividad turística en Chiapas (1949- 1952)**

### **4.1 El turismo y la modernidad de Chiapas**

La modernización y la llegada del transporte público a la entidad chiapaneca es fundamental para que el desarrollo turístico se diera; ya que este fenómeno marca la pauta para que los viajeros tuvieran la posibilidad de trasladarse de manera más económica y fácil; ya que al existir rutas establecidas hacia las zonas más importantes de carácter económico, cultural y social de Chiapas, tuvo como consecuencia que se pudieran realizar rutas de interés para los visitantes. Con anterioridad llegaban viajeros, pero con el sentido y propósito de investigar, explorar y documentar los

---

<sup>206</sup> AHCH Mancilla Ramón Rosemberg "Las Rutas aéreas en Chiapas" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 24

<sup>207</sup> AHCH Mancilla Ramón Rosemberg "Las Rutas aéreas en Chiapas" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 24

pueblos indígenas, las tradiciones, o la gran diversidad natural endémica como es la flora y fauna local, la orografía y climatología. Pero estos viajeros sentaron las bases para convertir este tipo de expresiones naturales y culturales a ofrecerlo como productos hacia los nuevos turistas que buscaban la experiencia “salvaje” que ofertaba Chiapas; cuando nos referimos a salvaje se trata pues de la modesta y natural vida que se vivía en esa época, ya que la actividad agrícola, ganadera, forestal con exportación de maderas preciosas y el comercio local eran las principales actividades económicas de la entidad.

Chiapas se encontraba en vías de modernización con el proyecto del gobernador Francisco Grajales Godoy, la importancia que le dio a fortalecer y crear nuevas vías de comunicación se realizó de manera satisfactoria ya que hoy en día son las bases de los caminos que actualmente conocemos; con la introducción de los automóviles y los camiones como medio de transporte público, hizo que Chiapas se conectaran entre sí, por las vías terrestres, pero ya con caminos petrolizados<sup>208</sup>, terracería, de herradura, empedrados, puentes y brechas hacia distintas localidades permitiendo un intercambio comercial y cultural de mayor escala. De misma forma el ferrocarril era una de las vías de comunicación que mayor importancia, porque además de trasladar a las personas su principal función era la de transportar mercancía y materia prima, el ferrocarril Panamericano era el encargado de sacar los productos que se producían en el Soconusco hacia el istmo de Tehuantepec, pero pasando por toda la zona costera de Chiapas, las cuales se iba nutriendo también de distintas industrias como es la ganadera. En la zona norte de la entidad se encontraba el ferrocarril del sur el cual también se utilizaba para salir de Palenque hacia Pichucalco y buscarle salida a los productos hacia el Golfo de México, todas estas rutas y carreteras ya existían desde distintas épocas, ya que estos caminos eran transitados a pie o con animales de carga, pero el comercio entre pueblos había existido desde tiempos remotos y a partir de esta época es cuando también se observa la gran diversidad de pueblos y poblaciones ajenas a la región empiezan a intercambiar distintos productos en mayores cantidades.

Un medio de transporte bastante particular y novedoso fue la introducción de las avionetas de carga y pasajeros, sus principales rutas también fueron los puntos más

---

<sup>208</sup> Nos referimos al chapopote, que es derivado del petróleo.

importantes de Chiapas como su capital Tuxtla Gutiérrez, Venustiano Carranza, Comitán de Domínguez, Villaflores, Motozintla, Tapachula, Yajalón, Ocosingo y San Cristóbal de las Casas y las ciudades de Villahermosa Tabasco y el Distrito Federal; de la misma forma existían diversas pistas de aterrizaje en distintos puntos, los viajes en aviones era para la clase que tenía mayores ganancias económicas, ya que no era para todos; pero por ejemplo a los viajeros que venían principalmente de Estados Unidos era costeable para ellos.

Esta revolución del transporte en Chiapas es la primera etapa de lo que hoy en día se ha vuelto cotidiano y monótono no solo para la entidad sino ya para casi todo el planeta, la globalización ya forma parte de la vida de Chiapas; pero actualmente los servicios de transporte público para los turistas han ido en aumento, incluso esas rutas se han vuelto un ir y venir de cada municipio. Con la expansión de la zona metropolitana de Tuxtla Gutiérrez ir ahora a San Cristóbal de las Casas, San Fernando, Ocozocoautla, Berriozábal, Chiapa de Corzo, Suchiapa y Acala se encuentran a una distancia de una hora máximo, algo que en esa época eran viajes largos, distancias muy tardías y remotas, donde además existían rutas para las principales ciudades y pueblos de la entidad desde la capital chiapaneca; la red del transporte público se fue convirtiendo en una de las más importantes y fundamentales para la economía chiapaneca y de misma forma para los visitantes quienes gustan de conocer distintas zonas de la entidad. Asimismo, aunque el ferrocarril actualmente es de uso de transporte de productos, la industria aérea es una de las que mejor se ha posicionado con corridas diarias dentro de la república y también de manera internacional, hoy en día se han empezado proyectos como el Tren Maya para aumentar la actividad turística del sureste siendo este medio de transporte tomado nuevamente para el transporte de personas.

#### **4.2 El ámbito turístico y cultural de Chiapas**

Para el periodo de 1949 a 1952; surge de manera institucional el Departamento de Prensa y Turismo del Estado de Chiapas auspiciado por el Gobierno del Estado, instituto que estuvo a cargo del poeta Armando Duvalier; y ellos empezaron a generar estrategias para la difusión turística para la entidad; y es durante este periodo se crea la revista *Chiapas*, donde su principal función era mostrar de manera simple y efectiva lo que ofrecía la entidad en esa época; también es el inicio de la revolución cultural

chiapaneca donde los intelectuales más importantes del temprano siglo XX después de la contrarrevolución y haber estudiado afuera de Chiapas e incluso del país, creaba un nuevo panorama para los chiapanecos, de la misma forma de las migraciones de los años treinta y cuarenta que fueron quienes realizaron los cimientos de este proyecto cultural; y que por lo consiguiente después de la segunda mitad del siglo XX, se puede observar un considerable incrementos de pintores, ilustradores, cuentistas, poetas, novelistas, historiadores, cronistas, músicos, entre otras artes y ciencias.

La nueva forma de la explotación cultural fue la que hizo que Chiapas viera como un segmento importante y explotable al turismo cultural<sup>209</sup> o etnoturismo<sup>210</sup> por las riqueza que ofrecían los pueblos originarios, por la variedad y colorido que representaban sus vestimentas diarias o de fiestas; o en su rica y complejos textiles, la alfarería, en la diversidad gastronómica, lo vistoso de sus danzas y música, entre otros elementos como son las fiestas patronales donde se vivía todos esos elementos mencionados anteriormente, así mismo como los usos y costumbres de cada pueblo que los primeros viajeros científicos que escribieron sus primeros textos y libros en sus llegadas durante el siglo XIX y principios del siglo XX, y que empezaban a hacer transmitidos y publicados a otras partes del mundo, principalmente a Estados Unidos y Europa; y que esto en el imaginario de los extranjeros hacía creer que en esta zona del país se encontraron con “tribus” existentes aun en siglo XX y que era un llamativo importantes para los turistas.

De misma forma la biodiversidad natural que la entidad contaba, hacía que llamara la atención por lo diverso que era en su flora y fauna, y como su orografía hacía que el clima de Chiapas sea distinto de cada región a otra; la importancia de sus lagos, ríos, montañas, hacia enriquecedor la experiencia de conocer la selva y ver animales salvajes; de hecho hoy en día, aún se tiene la noción de que la entidad es una completa selva y que no se encuentra algún desarrollo o ciudad lo suficientemente grande o urbe. Estos pensamientos también lo trataban de erradicar en conjunto con el Departamento de Prensa y Turismo del Estado; ya que también la intención de hacer turismo en Chiapas, era la de buscar capital público o privado para buscar

---

<sup>209</sup> Nos referimos a Turismo Cultural a las distintas actividades turísticas que refieren a los visitantes para vivenciar, estudiar, investigar y aprender las particularidades culturales del destino.

<sup>210</sup> Nos referimos a Enoturismo a la actividad donde las comunidades y pueblos indígenas ofrecen al visitante la oportunidad de compartir tradiciones, usos y costumbres

desarrollarse y modernizar las vías de comunicación, y la infraestructura de sus principales ciudades.

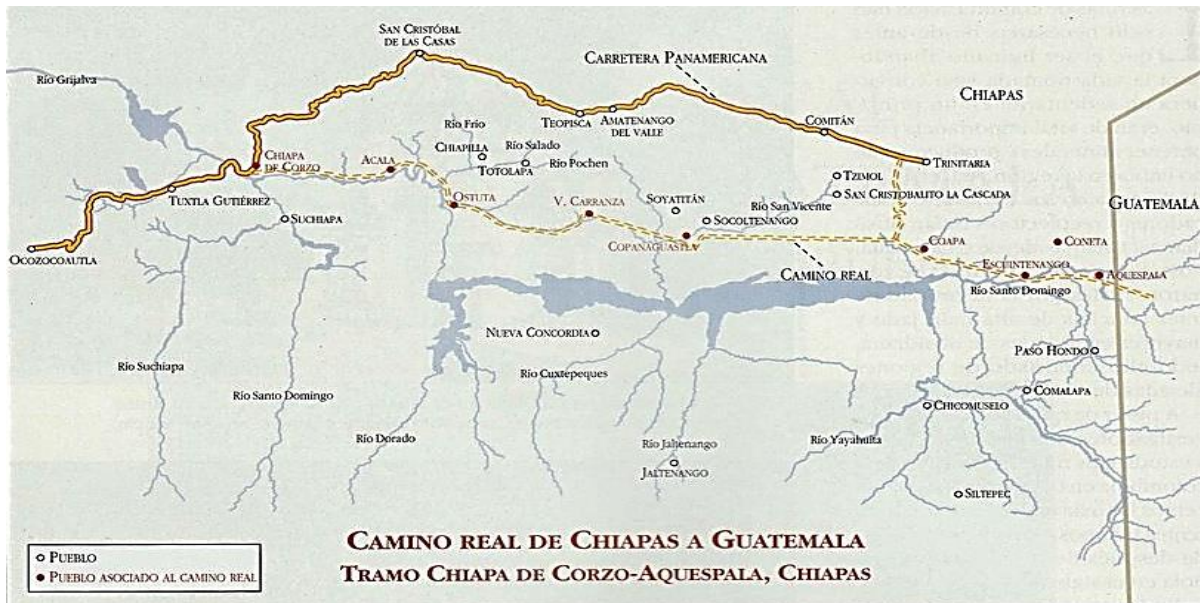
Las rutas que existían como era la del Camino Real que posteriormente la traza de esta vía la ocupó la Carretera Internacional Cristóbal Colón la cual retomó; esta era la ruta más importante ya que esta se dirigía hacia Ocozocoautla, Tuxtla Gutiérrez, Chiapa de Corzo, Acala, Ostuta, San Cristóbal de las Casas, Teopisca, Venustiano Carranza, Amatenango del Valle, Copanaguastla, Coapa, Escuintenango, Aquespala -estos últimos cuatro pueblos ya desaparecidos desde la época colonial-; esta ruta desde 1554 fue la vía más importante del periodo colonial, esta partía desde Istmo de Tehuantepec hacia la ciudad de Guatemala. (Véase mapa 4)<sup>211</sup>

La mencionada ruta, es donde las autoridades estatales y federales dieron marcha como una de las zonas de mayor potencial turístico ya que se encontraba dentro de las zonas de mayor importancia social, económica, política y cultural de la entidad; en el municipio de Ocozocoautla se festeja el Carnaval Coiteco, que se celebra según el calendario litúrgico católico durante los últimos cinco días antes del Miércoles de Ceniza, esta fiesta es muy vistosa donde existen una danza tradicional donde los moros luchan contra los cristianos; en esa época la danza era más íntima y ritual donde solo participaban las familias del pueblo; hoy en día esta festividad como fenómeno turístico durante la fiesta deja una derrama importante para los empresarios en alimentos, cerveza, hotelería y transporte; pero también aquí es donde se hace el hincapié hacia el turismo cultural en Chiapas, ya que esta actividad ha ayudado en la preservación de ciertos alimentos y costumbres; pero de misma forma empieza a deformar el sentido religioso y ritual con la sobrepoblación y el exceso del consumo de sustancias nocivas consumidas por personas que asisten al carnaval, lo que deforma la fiesta; y deja de ser una festividad orgánica. El aumento de turistas al carnaval de este pueblo zoque ha hecho que la población se vuelva parte de la prestación de servicios al turismo y dejan de participar del carnaval como principales actores o anfitriones, se van por la parte lucrativa perdiendo determinada identidad

---

<sup>211</sup> Mapa recuperado de Lee, Thomas, "El camino Real de Chiapas a Guatemala, un enlace entre dos pueblos" Revista Arqueología Mexicana, Editorial Raíces, S.A. de C.V, Vol. IX Núm. 50: 52

cultural que anteriormente prevalecía en los lugareños cuando no recibían a visitantes.



Mapa 4 Camino Real de Chiapas a Guatemala  
© Thomas Lee Whiting

Siguiendo por lo que fue el Camino Real, la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, el punto político, económico y social más importante de la entidad; durante su existencia en la época colonial, a la población tuxtleca se le ha visto como un punto de descanso o de tránsito por viajeros y comerciantes, por la zona céntrica que se encuentra y cercana a las ciudades y poblaciones de importancia; y desde el siglo XIX con el conflicto de liberales y conservadores con San Cristóbal de las Casas generó una relación políticamente activa entre estas, culminando con un hito histórico que marcó un antes y un después para Tuxtla, que es el cambio de poderes, haciendo a la ciudad tuxtleca la capital del Estado de Chiapas en 1892; este movimiento detonó que la modernización y aceleración de la ciudad y la población de ser mayoritariamente rural de 9,749 habitantes<sup>212</sup>, pasaron a ser una población urbana de casi 604,147 habitantes, este exponencial crecimiento centralizó todas las actividades con la nueva capital. La importancia de la ciudad para el impulso turístico fue la institucionalización de la cultura y las artes, en ella se encontraban los primeros museos de Chiapas como fueron el Museo de Antropología e Historia -actualmente el Museo del Café-, el Museo Regional de Chiapas, Museo Botánico, Museo Natural de Chiapas -actualmente

<sup>212</sup> Recuperado vía web 30 de junio de 2022:  
<http://etzakutarakua.colmich.edu.mx/videoteca/eventos/XXVIIColoquio/pdf/02Porcentaje%20sobre%200la%20poblaci%C3%B3n%20total%20de%20Chiapas.pdf>



desaparecido-, Museo Zoológico -el cual en ese entonces no era de fauna endémica, como el actual- de esta manera distintas instituciones empezaron a crear acervos sobre la historia y cultura chiapaneca; sobre todo con la presencia de investigadores como Andrés Fábregas Roca, Faustino Miranda, Miguel Álvarez del Toro entre otros, quienes algunos venían de migraciones españolas y de otros estados de México, esta base fue quienes empezaron a la divulgación e investigación científica de Chiapas, información que se empezó a difundir y exportar las riquezas que ofrecía Tuxtla Gutiérrez y toda la entidad chiapaneca, estos avecindados tenían una visión de progreso, no solo en lo económico, sino también en lo cultural. La etnia que predominó a la zona de los valles centrales de Chiapas son los zoques, estos tenían una gran influencia en la vida de los pobladores tuxtlecos en sus costumbres y tradiciones y eso lo empezaron a ver como un agente para llamar a los turistas a la ciudad ya que en las distintas festividades que tenía como era la primera bajada de las vírgenes de Copoya en el mes de octubre, el Belén zoque con la danza de pastores, la segunda bajada de las vírgenes de Copoya en el mes de febrero, la danza del Napapok-etzé o bien llamada también como la danza de carnaval, la danza del Tonguy-etzé o el baile de las espuelas, las fiestas y ferias de los principales barrios: San Marcos Evangelista, Niño de Atocha y San Roque, era la visualización cultural que quería mostrar y exportar para el extranjero y los curiosos visitantes que llegaban a la entidad; la importancia de estas festividades se ve marcada en la antigua vida ritual que tenían en esa época con la actividad agrícola, que estos tenían tiempo definidos para su realización, algunas de estas danzas fueron retomadas para la folclorización y formó parte del catálogo de diversos grupos folclóricos en donde se plasmaron escenas o fragmentos de las fiestas y danzas zoques, cuadros folclóricos que hasta la fecha existen y han llevado a un reconocimiento nacional e internacional. En esta época en la revista *Chiapas* se publicaron diversos artículos de fiestas y costumbres de los zoques de Tuxtla, muchos de ellos escritos por los estadounidenses Donald y Dorothy Cordry.

Diversos elementos de la cultura zoque también empezaron a hacer tomados en cuenta, ya se empezó a difundir de manera local la riqueza de cultural de la capital chiapaneca, que no solamente se trataba de una ciudad administrativa o comercial para los visitantes, curiosos y viajeros, sino que contaba con una rica identidad cultural, así se generaron crónicas y divulgaciones como las descritas por: Manuel

Martínez, Agripino Gutiérrez, Eliseo Mellanes, Pavía Fernán, entre otros, ellos plasmaron en escrito datos de algunas fiestas y costumbres de los zoques de la Depresión Central, asimismo cómo este tipo de intervenciones se veían realizadas en la zona de los Altos de Chiapas por la pareja de Frans Blom y Gertrude Duby quienes documentaron a los indígenas de esa zona y de la Selva Lacandona. Algunas de estas investigaciones fueron publicadas en la Revista Chiapas, de la cual ya he mencionado en párrafos anteriores.

De misma forma la ciudad ofrecía por su fisionomía pequeña durante la segunda mitad del siglo XX, una verdadera experiencia por sus vistosos edificios que se habían creado de estilo neocolonial en el centro de la misma, y edificios públicos estilo Art Deco, también surgieron colonias en la entonces periferia de la ciudad con casas de dicho estilo tales el caso de la Colonia Moctezuma, y que daba un paisaje de modernidad a la ciudad. Es durante esta época donde el hito turístico toca la puerta de los grandes empresarios y se acelera una modernización económica como es el caso del señor Moctezuma Pedrero Arguello quien revolucionó a la ciudad de Tuxtla Gutiérrez y la forma de ver el turismo en la entidad, con el reciente hallazgo de la Zona Arqueológica de Bonampak, retomó el nombre y ciertos elementos del sitio para construir uno de los mejores hoteles de la época y que fue considerado uno de los más importantes del sureste porque ofrecía alojamiento en cabañas, automóviles particulares para su renta; de misma forma su funcionamiento y construcción de este complejo hotelero fue un hito para la historia de Tuxtla Gutiérrez ya que marca un antes y un después, porque a la par se creó el fraccionamiento residencial Moctezuma cual modifica la traza urbana de la ciudad, desde su fisionomía colonial en forma damero, a una forma con un centro circular y calle a lo largo de su circunferencia, siendo este la zona habitacional para empresarios, burócratas acomodados y personas que tenían el suficiente capital para vivir en esa zona; de mismo modo la contaminación al Río Sabinal se vino agudizar con la construcción de este complejo residencial ya que los residuos de drenaje eran lanzados a las causas del río.

Como se mencionó anteriormente, una de las primeras carreteras con fines turísticos en la entidad era la carretera al Sumidero; la cual partía desde el Parque Madero; donde era los límites de la ciudad; y de allí se dirigía rumbo al norte para dirigirse a los nuevos miradores del Cañón del Sumidero pero ahora siendo el medio de

transporte principal el automóvil; que intentaba conectar o ampliar lo que en ese entonces se tenía considerado de crear un Parque Nacional desde las inmediaciones del mencionado parque hasta los miradores. Otro de los atractivos turísticos que se buscaba difundir para los visitantes era la fiesta del 25 de abril en honor a San Marcos Evangelista, Santo Patrón de la ciudad, donde se realizaba festivales de poesía, juegos populares de feria y música vernácula como son el tambor y pito.

Continuando con el paso de del antiguo camino a Ciudad Real, se llegaba al límite natural entre Tuxtla Gutiérrez y Chiapa de Corzo que es el cauce del Gran Río de Chiapas se encontraban con uno de los puentes más importantes construidos durante esa época que era el puente colgante “Porfirio Díaz” que logró conectar dos zonas importantes que dio una mejoría al comercio de esa zona;

La actividad turística en Chiapas hoy en día, es uno de los rubros más importantes para la economía chiapaneca, la cual los distintos gobernadores que han existido desde de la segunda mitad del siglo XX, han tratado de llevarlas y posicionar como un destino turístico importante en el ámbito nacional e internacional, no han existido estudios o preguntas que surjan y se cuestionen el porqué de su contexto y su desarrollo, o de su ventaja hacia destinos de mayor impacto o trascendencia en el ámbito social, político, cultural e histórico. De misma forma esta actividad propició un desarrollo para los distintos sectores de la entidad ya que en aras de buscar una mayor conectividad entre los puntos de interés, esto logró que la comunicación entre distintas localidades se diera. Primeramente, hay que entender el contexto histórico en la que se encontraba Chiapas durante la década de 1940, donde las ideas institucionalistas y nacionalistas llegan con la intención de conectar mediante carreteras, caminos vecinales y puentes a las distintas poblaciones que no contaban con una debida conexión terrestre, debido a los altos costos que significaban, la nula demanda automotriz que a partir de esta época empieza la expansión de este medio de transporte debida a la inversión de empresarios locales para su uso privado y comercial, la complicada orografía que dificultaba la construcción y mantenimientos de los caminos por lo variante que son los suelos, los tipos de climas que existen en diferentes regiones, donde la lluvia complicaba los procedimientos y la lejanía de ciudades o poblaciones importantes; la creación y la traza de la Carretera Panamericana que retomó parte de la traza colonial que se dirigía de Ciudad Real

hacia Guatemala, fue una gran guía y un brecha de suma importancia para poder conectar las comunidades y poblaciones aisladas que no contaban con caminos para empezar a mover o intercambiar sus productos de manera fácil y accesible a estos caminos. De misma forma estos cambios generaron nuevos tipos de comercios y actividades alrededor de ellas, se volvieron caminos más seguros, algunos empezaron a vender sus productos sobre las vías, en otras zonas la venta de alimentos para los viajeros o comerciantes se volvía más común, así como las posadas o parajes para descansar de manera más formal entre puntos estratégicos; a la par de estas nuevas actividades se empezaban a organizar y crear las primeras asociaciones o concesiones de transporte público que mejoraría la movilidad urbana dentro de las comunidades y empezaba a transportes grandes cantidades de mercancía de punto a punto, o con mayor fluidez porque se empezaba a organizar mediante salidas y horarios establecidos entre la parada de salida y hora de llegada a donde arribaban, para emprender su viaje de regreso.

Estas rutas, junto al transporte público terrestre mejoró la economía chiapaneca en diversos rubros como la transportación de productos como café, cacao, maíz, frijol, azúcar de caña, plátano (guineo), agua ardiente, maderas preciosas, ámbar, entre otras. De misma forma impulso a la ganadería porque se empezaba a comercializar mejoras en distintos medicamentos para tratar algunas enfermedades, avances científicos para sus cuidados, transportación masiva de animales, mayor comercialización de productos de origen animal, incremento de alimentos de calidad o de mayor contenido nutrimental, esto propició el saneamiento de la actividad agropecuaria potenciando su calidad y cantidad de producción; de misma forma la agricultura empezó a tener producciones de mayor magnitud por la introducción de nuevas herramientas tecnologías, y de transportaciones a otras ciudad, incluso puntos ferroviarios y puertos. Sin duda alguna los caminos y el automóvil potenció de manera significativa la economía y no solo de Chiapas, si no que revolucionó la velocidad de moverse y de comerciar en el mundo, pero haciendo hincapié en la industria en Chiapas, hoy en día esos medios de transporte y caminos han llevado a un desarrollo próspero a distintas empresas local, nacionales e internacionales, que cada vez confían más la inversión en la entidad y es algo que los gobiernos contemporáneos apuestan para seguir generando riqueza.

De estos medios de comunicación Chiapas se encontraba conectado de manera más variada por vía aérea, algo que hoy en día facilita por las coyunturas actuales que atraviesa la entidad; pero en ese entonces, aun de manera precaria o dentro de sus limitaciones Chiapas contaba con una conectividad con distintas ciudades; al analizar las distintas rutas de transporte aéreo que se dieron a la mitad del siglo XX, con Francisco Sarabia, en donde se comunicaron diversas regiones de Chiapas con otras entidades federativas, nos damos cuenta que las rutas eran muy compactas y rápidas, es decir al parecer había una muy buena organización al itinerario.

La explotación turística de los recursos naturales de Chiapas, es de suma importancia para en ese entonces y para hoy en día; que a pesar de no tener una infraestructura adecuada para la época Chiapas pudo sobresalir y consolidarse como un destino importante para el sureste mexicano, ya que en ese momento la tendencia que más sobresalía era el turismo de sol y playa, así como las costas de Acapulco que tomaron la batuta de ser el centro turístico más importante de México a mediados del siglo XX y que además sirvió para el imaginario colectivo y se volvió parte de la cultura popular mexicana; pero en el territorio chiapaneco lo que ofertó primeramente fue la cuestión de la selva y de las riquezas de su pasado prehispánico, principalmente la Selva Lacandona; donde además se acaban de descubrir nuevos basamentos prehispánicos correspondientes a la cultura maya como fue Yaxchilán y Bonampak, que junto a la zona arqueológica de Palenque, se le denominó como la 'santísima trinidad' de la arqueología chiapaneca, ya que estas fueron las claves de éxito de la iniciación del turismo y que hoy en día estas rutas siguen siendo de las más importantes para el turismo. De misma forma la riqueza natural que rodea las carreteras y los caminos para dirigirse hacia esos destinos, uno de los principales era la carretera al Cañón del Sumidero que partía de Tuxtla Gutiérrez, hacia sus miradores, hay que recordar que para esa época aún no era un río navegable las caudalosas aguas del río Grijalva; además de las distintas cascadas y lagos que ofrecía el camino de Tuxtla hacia Comitán de Domínguez o para ir a Ocosingo y Palenque; donde sobresalen las cascadas del Chorreadero en Chiapa de Corzo, las cascadas sobre Tzimol y los Lagos de Montebello que se encuentran entre Comitán y la Trinitaria.

La actividad turística también propició un intercambio acelerado y en ocasiones desordenada de la multiculturalidad chiapaneca; siendo conscientes de la riqueza y variada que tenían los pueblos originarios en aquel entonces; existía una identificación o existían similitudes o técnicas aprendidas de uno al otro pero con ciertas diferencias; los acelerados años sesenta del siglo XX, empezó a crear una nueva amalgama cultural, debido a esta explotación cultural en búsqueda de una identidad y de una uniformidad para crear un productos ideal para el visitante nacional y sobre todo con los viajeros internacionales, quienes seguían llegando en grandes cantidades y asimismo con intenciones de investigación. La identidad de Chiapas, desde la manera de ver Chiapas se fue haciendo una figura muy sólida, hoy en día muchas fiestas o festividades religiosas siguen siendo los puntos más altos o interesantes para los visitantes, una de ellas que datan de esta época es la tradicional fiesta de enero de Chiapa de Corzo, donde hoy en día se puede observar ciertas consecuencias que han afectado de manera positiva y negativa a esta fiesta, primeramente se creó un referente cultural, simbólico que de hecho se volvió una figura bastante aceptada para otros pueblos; que no pertenecen a la etnia Chiapa, como son los Parachicos, ya que hoy en día es la figura principal de la promoción turística, pero que ya ha estado sobrepasando los límites de cierta parte de la población que sienten que 'ente' religioso y ritual se ha ido transformando en esta amenazante folclorización de la cultural que empezó a transformar la figura del parachico y de fiesta, de la mano esta situación hoy en día o el traje de chiapaneca ha ido

La actividad turística, en Chiapas fue un incentivo económico innovador y rentable para los empresarios y para todo aquel inversionista que puso su atención a los atractivos naturales, arqueológicos y culturales de la entidad, porque desde la llegada de los viajeros y exploradores científicos a finales del siglo XIX, se empezó a generar expectativas, respecto de qué forma se podría explotar y difundir los elementos de índole turísticos que se habían identificado en ese entonces; y principalmente la "trinidad arqueológica chiapaneca" que correspondería a los vestigios arqueológicos más importantes que fueron Yaxchilán, Bonampak y Palenque, zonas mayas que se encontraban en las profundidades la espesa Selva Lacandona; aunado a la tendencia de los grandes descubrimientos y la sólida reputación que estaba alcanzado en esa época la arqueología moderna; hizo que fueran los principales sitios de interés

turísticos debido a que los turistas; preferentemente estadounidenses y europeos, contaban y tenían la expectativa de aventurarse por la selva en la búsqueda de las riquezas y de los vestigios mayas, y de encontrar un panorama salvaje y desconocido, distintos a los nuevos entornos que se encontraban en las principales ciudades del mundo como Nueva York, Washington, Londres, París, Liverpool, entre otras ciudad que ya se habían industrializado desde el siglo XIX que empezaban a tener una ritmo acelerado y urbano dentro de las ciudades.

Aunada de misma forma del fortalecimiento económico en la entidad con grandes inversiones de capital privado de empresarios locales como extranjeros, el gobierno federal ya con algunas políticas relacionadas a la educación y salud, algunos poblados empezaron a tener una mayor alfabetización y mejores hábitos de higiene y esto ayudó que se empezara a proliferar una mayor calidad de vida que generó mejoras en la salud de la población chiapaneca, principalmente en los grupos indígenas que estaban enajenados de las principales ciudades de la entidad; de esta forma se buscaba sanear de cierta forma ciertos puntos de interés para los turistas ya que también se buscaba que estuvieran en lugares cómodos y saludables de las enfermedades que se proliferan o eran contagiosas en diferentes épocas del año.

Con el turismo y la creación de nuevos caminos y carreteras, ciertas comunidades o poblados esparcidos a lo largo de la entidad empezaron a migrar a las cabeceras municipales o los poblados de mayor tradición o de mayor poder económico y político esto se dio creándose colonias, pueblos, incluso municipios nuevos, que de misma forma en ocasiones, obviamente existiendo excepciones; este es un fenómeno que al día de hoy se puede observar en distintas poblaciones que se dedican mayormente a las actividades turística y se observa cómo han ido abandonando el campo y las actividades agrícolas para poner atención a los nuevos centros turísticos, con la cobranza de cuotas, realización de tours o acompañamiento al interior de los destino ecoturísticos, restaurantes, hospedaje, venta de artesanías, entre otras actividades. Esto llevando a las comunidades, principalmente indígenas a dar otro giro a la percepción de la vida y de sus actividades diarias; ya que en cierta forma la actividad turística en ciertas poblaciones también ha servido como un agente de preservación y conservación que anteriormente no se tenía la noción del cuidado de los bienes materiales y naturales de valor histórico y turístico; esto proliferó que los

investigadores miraban la diversidad cultural de los pueblos de los altos de Chiapas y de otras regiones; que con las investigaciones y los nuevos conocimientos adquiridos se empezó un nuevo hábito en el cuidado de los distintos vestigios arqueológicos que se iban encontrando a lo largo del territorio chiapaneco y de misma forma ciertos lugares sagrados para ellos empezaron a ser desplazados para ser una fuente de ingresos económicos importantes. Como mencioné en párrafos anteriores existieron textos y ensayos hablando de estas expresiones culturales en la Revista Chiapas y en las publicaciones del Ateneo, donde describen cómo era la vida cotidiana, sus festividades religiosas, vestimenta tradicional y sus usos y costumbres.

La reintegración de los pueblos indígenas es importante para el éxito de las campañas turísticas durante la mitad del siglo XX; porque no se miraba al indígena como un ser humano con los mismos derechos que los ladinos o mestizos; pero sí como un agente o embajador de la cultura que querían exportar o exponer como su estilo de vida campirano, la música tradicional, las danzas rituales, su vestimenta tradicional y sus artesanías como objetos ornamentales; la explotación de su imagen es fundamental para crear esa idea de exótico que se encontraban como en una vida “primitiva” en la selva; ya que uno de los principales fundamentos del turismo chiapaneco era la exposición de la Selva Lacandona y de los Lacandones, comunidad que se daba a conocer como una “tribu”<sup>213</sup> intacta de la influencia occidental y que se encontraba aislada del mundo exterior, esto creando la idealización que la entidad por completa se encontraba en un estatus de selva áspera de animales salvajes y de una vida primitiva; pero como propaganda funcionó ya que la llegada de viajeros y exploradores en búsqueda de pueblos perdidos y de nuestros vestigios arqueológicos proliferó y hasta en la actualidad siguen siendo la idealización que se expone en las ferias internacionales de turismo.

La folclorización de las poblaciones indígenas también ha llevado a una cuestión que pone de que tan factibles son las políticas culturales o cómo deben funcionar entre el Estado y las comunidades de los pueblos originarios, ya que la propia actividad turística y la folclorización ha ayudado a la difusión, conservación y preservación de distintos elementos que posiblemente estaban en proceso de extinción o de

---

<sup>213</sup> El concepto de tribu, actualmente es obsoleto; pero se usa de referencia porque de esa manera se referían durante la época



desaparecer por distintas razones, pero también pueden ser perjudiciales para la cultura viva; ya que esta se va adaptando a las nuevas tendencias que vayan creándose a largo de la dinámica social. En cierta forma la preservación de la gastronomía ha ido agarrando un auge primordial en este aspecto turístico se ha conservado.

Como se ha mencionada anteriormente; esta etapa es fundamental para comprender el Chiapas moderno, porque a raíz de estas nuevas actividades económicas, la estructura vial de comunicaciones, se expandió y mejoró de gran manera, es a partir de este periodo donde las carreteras ya son parte primordial para los planes de inversión de los gobiernos chiapanecos; asimismo la inversión automotriz por parte de Moctezuma Pedrero con su empresa automotriz Pastrana de Pedrero y su competencia **Ciro Farrera** (véase imagen 5)<sup>214</sup> lograron una sólida demanda de



automóviles para uso privado y en el transporte público. La conexión vial de Chiapas generaba una nueva infraestructura para que los autotransportes pudieran trasladar entre varios pueblos; pero también empezar a conectar de manera directa con la Ciudad de México y con las principales ciudades del país, con la consumación de la Carretera Panamericana; que en la

entidad chiapaneca usó los trazos de gran parte del Camino Real que iba de Tehuantepec Oaxaca a la Antigua Guatemala durante la época colonial, que era el antiguo corredor comercial de los pueblos originarios de esta región como eran los zapotecos, los zoques, los chiapanecas y mayas; que desde tiempo prehispánico mantuvieron redes de comercio y con ello compartieron ideologías religiosas; conformando así un corredor cultural. La herencia de Cárdenas con Petróleos Mexicanos (PEMEX); la industria petrolera impulsaba la introducción del automóvil como principal nuevo medio de transporte para México, empezando a dejar los

<sup>214</sup> Imagen 5 recuperado de AHCH Duvalier, Armando “Los transportes en Chiapas” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 31.

caminos de piedra y el uso de caballos, bueyes y mulas para el transporte de carga y de personas; y como nuevas estrategias generaban para generar aceptación dentro de la sociedad de los novedades vehículos; es así que se creó la Carrera Panamericana que era un evento de exhibición donde participaron distintos modelos de vehículos de lujo en una carrera por las principales caminos de la Carretera



Imagen 6 Automóvil participando en la Carretera Panamericana (1949)  
© Revista Chiapas

Panamericana, y que durante el gobierno de Godoy fue uno de los primeros que impulsó este tipo de actividades para la entidad trayendo la exhibición distintos autos; con la presencia de carros con la promoción de Chiapas (véase imagen 6)<sup>215</sup> generando una nueva actividad dirigida al turismo y a la exposición de la imagen de Chiapas a la modernidad.

La consolidación de las artes y ciencias en Chiapas, se fortalece y se consolida en el tiempo de gobierno de Godoy, ya que en esta etapa se empieza invertir y financiar en las actividades artísticas y culturales como un medio para la educación de los chiapanecos y de misma forma para formar parte de la propaganda turística que estaba ideando esta administración, como se ha mencionado anteriormente las migraciones de extranjeros y de compatriotas de otros estados de la república crearon una amalgama ideal para la proliferación de distintas expresiones que buscaban conservar, preservar, difundir, proteger, explorar, investigar la gran diversidad que existe en la entidad, desde su variedad de flora y fauna con las investigaciones y exploraciones de Miguel Álvarez del Toro y Faustino Miranda respectivamente, empezaban a crear una comunidad en pro de la protección de los ecosistemas únicos

<sup>215</sup> Imagen 6 recuperado de AHCH Duvalier, Armando "La Carrera Panamericana" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949) 35.

que se encontraban en la entidad; de misma manera Eliseo Palacios Aguilera comenzaba las primeras exploraciones arqueológicas en la zona frailesca para conocer la prehistoria chiapaneca. Diversos migrantes como Frans Blom y Gertrudy Duby con las exploraciones hacia la Selva Lacandona quienes a la vez también buscaron protección y defensa de los lacandones y de la selva. La escena intelectual de Chiapas también estaba empezando a crear lazos entre sí; el historiador Fernando Castañón Gamboa ya había creado el Archivo Histórico y estuvo publicando varios artículos relacionados a la historia de Chiapas; durante estos años Jaime Sábines publicaba sus primeros poemas como los Amorosos, la comiteca Rosario Castellanos terminaba sus estudios y ya empezaba a tener escritos en algunas revistas. La base que creó la revista Chiapas (1949-1952) también era un grupo de intelectuales reconocidos de la época como Armando Duvalier, Eliseo Mellanes, Agripino Gutiérrez entre otros.

El culmen de estos personajes y de otros fue la importancia del movimiento literario intelectual, y el más importante de la época que fue el Ateneo de Ciencias y Artes, que es el momento de consolidación de las políticas culturales de Francisco Grajales Godoy, siendo este un grupo que publicaba textos y ensayos en pro de la divulgación científicas de varias expresiones culturales y artísticas de Chiapas. El Ateneo fue el movimiento intelectual más importante de Chiapas a mediados del siglo XX, ya que este constituyó un estatus entre los colaboradores, que de la misma forma llegó a ser condecorado y galardonado con el Premio Chiapas. La administración de Godoy solidifica la idea del nacionalismo y de consolidación de la cultura en el estado, es durante esta etapa y en adelante donde Chiapas figura como una región rica culturalmente hablando y se vuelve exponente y embajadora de los pueblos indígenas, de la manera que se buscaba proteger o explotar la imagen del indígena de manera folclórica; mas no de sus usos y costumbres.

A raíz de estas expresiones culturales, por su naturaleza se empezaba a buscar elementos que dieran identidad a los chiapanecos, creando esta imagen colectiva que hoy en día se conoce gracias a la nueva actividad turística y por las políticas culturales de Francisco Grajales Godoy un ejemplo de ello fue el poema de Enoch Cancino Casahonda con el Canto a Chiapas (1949) que muestra de manera descriptiva las sensaciones y sentimientos que le generaban al autor, siendo uno de los principales cantos de añoranza y esperanza para los chiapanecos. Una parte fundamental de estas expresiones fue la la música de marimba como un elemento primordial para las fiestas y eventos públicos; el antropólogo Juan Ramon Álvarez Vásquez menciona que un ejemplo de esto fue el Casino Tuxtleco que durante los años de 1940 a 1959 se popularizó la marimba en las fiestas tradicionales de los barrios donde se realizaban kermesse amenizadas por música de marimba; las mujeres jóvenes no pagaban por acudir al baile, mientras los hombres tenían que comprar boletos para que se les otorgara el derecho de entrar al baile y de allí sacaban a bailar algunas féminas; de esta manera los bailes con marimba se

popularizaron en las fiestas tradicionales a lo que llevó que surgieran nuevas agrupaciones, sobre todo del centro de los llanos, la meseta comiteca y del soconusco fue donde surgieron más grupos marimbísticos<sup>216</sup>. Dentro del séptimo arte la presencia de Chiapas y de la marimba surge como forma de propaganda como en las películas de “Al son de la marimba” (Véase imagen 7)<sup>217</sup> (1941) de Juan Bustillo Oro; que es una comedia que busca recordar las situaciones donde se buscaba que los muchachos contrajeran matrimonio por las riquezas de uno y de otros; donde el lenguaje que se usa en la película se usa la manera popular coloquial de cómo se hablaba en Chiapas durante la época con frases



<sup>216</sup> Entrevista realizada el 04 de julio de 2023 al antropólogo Juan Ramón Álvarez Vásquez  
<sup>217</sup> Imagen 7 recuperado de FONOTECA INAH.



típicas. También el Noticiario Cinematográfico Español (NO-DO) en su número 622 que muestra un panorama de Chiapas general de los pueblos indígenas, de los principales municipios de la entidad, y de cómo era la vida cotidiana y las festividades; la producción agrícola del aguardiente, el café, el maíz y de la caña de azúcar. De misma forma la película “El Ceniciento” de Gilberto Martínez Solares, protagonizada por German Valdez “Tin tan” muestra un indio humilde pero adinerado que es tratado mal por todos, hasta que tienen de conocimiento de que posiblemente tenga dinero, pero no es así, pero lo interesante es la presencia de la marimba y de cómo se miraba que en ese entonces ya no todos eran indios en la entidad, si no que se buscaba la reconsideración de los habitantes dentro de este nuevo panorama de los chiapanecos. Estos dos claros ejemplos de la folclorización explicar el pasado y el contextos históricos llevado a la folclorización

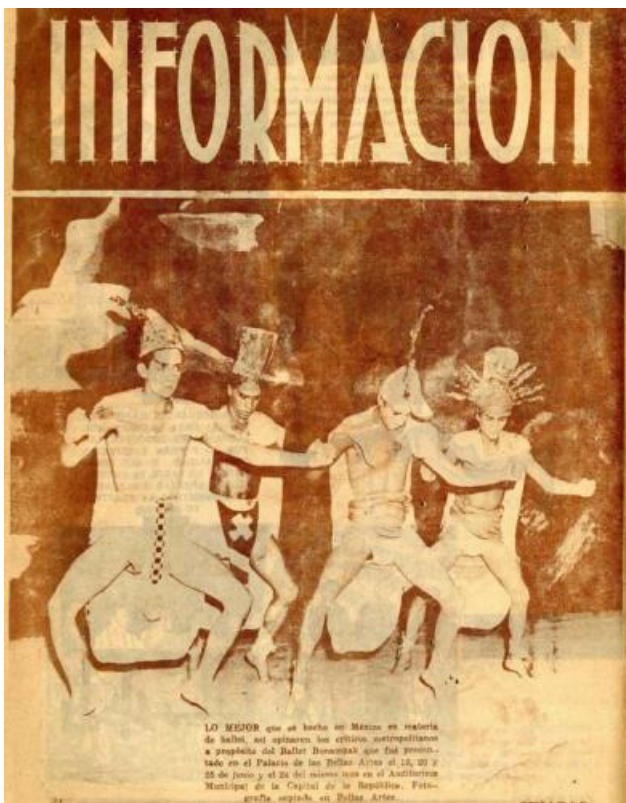


Imagen 8 Ballet Bonampak en escena  
© Revista Chiapas

Este turismo cultural que se empieza a realizar a esta época, aunado a las políticas culturales, buscaban promover a México de manera internacional y proyectarlo desde lo cultural e introducir una economía y actividades nueva, como el el turismo, en esta época es también donde se crean las danzas folclóricas donde que retomaban elementos de los bailes y danzas de los pueblos originarios, y se utilizaban para hacer una puesta en escena, como fue el Ballet Bonampak (véase imagen 8)<sup>218</sup> de Beatriz Maza pionera de la danza folclórica chiapaneca; que de buena manera generó una gran número de bailables

que hoy en día siguen siendo parte fundamental de los distintos grupos que ponen en escena estas bailables. En contraparte la maestra de ballet Martha Arévalo de

<sup>218</sup> Imagen 8 recuperado de AHCH Duvalier, Armando “El ballet Bonampak” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de junio de 1949) 29.

Alaminos creó cuadros folclóricos a partir de escenas cotidianas de pueblos de Chiapas, sobre todo de la región zoque y chiapaneca, de la Depresión Central.

Todo lo anterior nos refleja diversos cambios sociales, económicos y culturales que el estado de Chiapas, tuvo como consecuencia no sólo de políticas nacionales, sino también como parte de la modernidad que se gestaba en esa mitad del siglo XX, y en el cual Chiapas no podría escaparse. La consolidación del proyecto cultural y turístico del gobernador Francisco Grajales Godoy de 1949 a 1952 marca un antes y después para Chiapas contemporáneo a lo que se refiere a la actividad turística porque sienta las bases necesarias para crear una actividad económica.

## CONCLUSIONES

A lo largo de este trabajo de investigación podemos llegar a varias conclusiones, una de ellas sería que el turismo chiapaneco durante el periodo de estudio de 1949 a 1952 surge por primera vez una visión institucional de la actividad turística en Chiapas, es decir que el Gobierno del Estado encabezado por Francisco J. Grajales Godoy a iniciativa de él; con la gestión de proyectos elaborados en esa época como el plan de caminos vecinales y las políticas culturales que se impulsaron con la creación del Órgano del Departamento de Prensa y Turismo del Estado de Chiapas; donde por vez primera de manera oficial se ve a la actividad turística como viable para estimular el crecimiento económico de la entidad, la cual desde su génesis en la segunda mitad del siglo XX hasta siete décadas después de su de creación, desarrollo y consolidación del turismo chiapaneco; fue una apuesta que a corto, mediano y largo plazo ha sido una actividad que pone la pauta de cómo esta labor turístico es viable y explotable en ciertas regiones de Chiapas y que ha logrado consolidarse en la economía actual de los gobiernos que siguieron la línea del turismo en Chiapas creando hoy una marca reconocida a nivel internacional.

De misma forma esta actividad turística; tuvo como consecuencia que también el gobierno chiapaneco, destinara parte del recurso económico para estimular las ciencias y artes en Chiapas; es decir, aunado con el Departamento de Prensa y Turismo surge la *Revista Chiapas*; la cual fue el medio impreso más importante de la época; ya que esta revista empezó a reunir a los investigadores, periodistas, biólogos, cronistas, historiadores, fotógrafos, ilustradores, arqueólogos y antropólogos más sobresalientes que vivían en Chiapas durante esa época; este medio impreso tuvo como utilidad publicar investigaciones, crónicas, fotografías, mapas, entre otras; para así empezar una divulgación de la riqueza cultural y natural de la entidad; el objetivo principal de la revista era exponer estas riquezas al interior del país y a los Estados Unidos de América, los cuales en ocasiones tenían artículos en el idioma inglés dirigido para el público anglosajón; para fines de divulgación turística y así atraer a los visitantes mostrando un Chiapas con grandes riquezas naturales como el Cañón del Sumidero y la Selva Lacandona, así mismo los vestigios arqueológicos mayas como son Palenque, Yaxchilán y Bonampak; y la riqueza de los pueblos indígenas con sus textiles en sus vestimentas tradicionales, sus fiestas patronales, sus usos y costumbres; toda esta amalgama cultural que se identificó en la entidad se empezó a

buscar la manera que fuera atractivo, entretenido y lucrativo; esto llevo a que se empezara a folclorizar las expresiones culturales de Chiapas, para empezar a ofrecerla como un producto turístico, el cual, hasta hoy en día sigue teniendo repercusiones.

Asimismo, la divulgación turística fortaleció en algunas regiones de Chiapas; la creación de artículos de carácter académico de ciertas poblaciones de las cuales se tenía poca información documentada; por distintos factores, aunque durante a finales del siglo XIX y finales del siglo XX; hubo llegada de exploradores y viajeros a investigar los pueblos indígenas y las zonas arqueológicas que se estaban descubriendo; y que algunos de ellos lograron publicar en la *Revista Chiapas* sus publicaciones como Frans Blom o Donald Cordry, por mencionar algunos; de misma forma, esto fortaleció el conocimiento hacia el exterior de esas regiones y fortaleció las expresiones tradicionales; las cuales se les dio la debida importancia y el Gobierno del Estado se interesó en aquellas expresiones las cuales a ellos se les hacía importante, y que empezaría a destinar recursos para la preservación y conservación de zonas naturales donde existía ríos, cascadas, grutas, montañas y lagos, y a los vestigios arqueológicos para limpiarlos, crear brechas o caminos consumidos por la selva y caminos a los pueblos indígenas y reparación de las principales carreteras de la entidad.

La inversión y modernización de las carreteras es un punto de suma importancia para esta actividad, ya que, con el plan de los caminos vecinales, la consolidación de la Carretera Panamericana, y la llegada de la petrolización de las carreteras; además de la llegada de la inversión privada de los grupos de empresarios como fueron Ciro Farrera y Moctezuma Pedrero quienes empezaron a invertir en la industria automotriz en la entidad, la modernización de los caminos en Chiapas fue un precedente para la conexión terrestre y estos hitos o consecuencias de las políticas culturales de la época me hicieron llegar a las siguientes conclusiones:

1. Durante la época de estudio de 1949 a 1952 el Gobierno del Estado de Chiapas, crea el Departamento de Prensa y Turismo; el cual fue impulsado por las políticas culturales que se gestionó durante el mandato de Francisco Grajales Godoy; con este departamento se crean los bases para la divulgación y explotación de la actividad turística en la entidad mediante propaganda, la cual se basó en la *Revista*



*Chiapas*; estas políticas llevaba dos brechas en cual tomar y desarrollarse, una era la cultura y sus diversas expresiones y la otra la modernización de las vías de comunicación; las cuales se fueron exitosas para el mandato de Godoy; ya que se logra una revolución cultural dentro de los grupos intelectuales de la época quienes conformaron el Ateneo de Chiapas, y empezaban a generar, más obras sobre la riqueza cultural y natural de la entidad; de misma forma el crecimiento de la red de carreteras para comunicar lo largo y ancho del territorio chiapaneco.

2. La actividad turística; junto a las demás actividades económicas existentes de Chiapas como la ganadera, agrícola, licorera y demás; demandaba ya una mejoría en el transporte de productos; lo cual trajo consigo la introducción del automóvil a Chiapas; este sería el medio de transporte ideal para la consolidación de la red de carreteras chiapanecas; esto llevó a la creación y modernización de puentes, calles, túneles, carreteras dentro de las zonas económicas más importantes de Chiapas; la que hizo que la economía de la entidad volviera a desarrollarse; después de la contrarrevolución que sucedió y el periodo del 'milagro mexicano' donde el país vivía un crecimiento hacia el exterior con la exportación de materia prima a los países en guerra; la actividad turística de misma forma es donde empieza a crecer y fortalecerse a la medida del aumento de caminos y transportes para llegar a lugares de manera más rápida, a lugares más lejanos y a muchos más pueblos los cuales anteriormente aún se encontraban incomunicados.
  
3. El desarrollo económico que se vivía en la época, también fue un estímulo para que las ciudades de mayor importancia en la entidad; principalmente como la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, capital del estado; porque que en ella empezaban a inaugurarse las estaciones de camiones con destinos más lejanos y de corridas programadas como a la Ciudad de México, y de misma forma los aeropuertos impulsando el intercambio acelerado de pasajeros y bienes; el comercio empezó hacerse más común en centralizarse en la capital, trayendo esto también donde aparte de los viajeros y turistas, algunos comerciantes ya empezaban a migrar a la ciudad en búsqueda de mejores oportunidades; así abandonando el campo o sus pueblo de origen.

4. La llegada de las empresas aéreas y de aviación con Francisco Sarabia; marca un hito en la historia de Chiapas y de sus habitantes; ya que las avionetas revolucionaron la manera de viajar, posiblemente inimaginables para muchos chiapanecos de la época; esta industria ayudó a mejorar la comunicación de muchas pueblos y localidades que en ocasiones se encontraban aislados por diferentes situaciones o circunstancias; y esta actividad proliferó la llegada a lugares muy remotos o que tenían dificultades de llegar de manera terrestre; la creación de aeropuertos y pistas de aterrizaje impulsó la economía de misma forma; porque además de transportar productos y personas estaba marcando ya una nueva manera de comunicarse y viajar, la cual hoy en día es uno de los medios de transporte más usados para moverse en largas distancias; así mismo para los usuarios de la época ayudó ahorrar tiempo a lugares como Villahermosa y Ciudad de México que se encontraban en ocasiones muy lejanas de la población.
  
5. La revolución cultural de la época, que se había propagado en la época con los primeros chiapanecos que habían ido a buscar oportunidades al extranjero o a las universidades de la Ciudad de México; estos primeros ilustrados juntos a los viajeros científicos que llegaron de otras entidades y países; empezaron a generar una comunidad cultural en pro del conocimiento y divulgación de todas las expresiones culturales de la época; esta se vio reflejada durante los cuatro años de la *Revista Chiapas*; donde posteriormente la fundación del Ateneo Arte y Cultura de Chiapas que culminó con una condecoración que fue el Premio Chiapas; el cual fue un estímulo para estos.
  
6. En cuanto a la industria automotriz de la época, surgió una acelerada competencia entre la agencia automotriz Pastrana de Pedrero y la agencia automotriz Farrera; ambas empresas llevaron a la expansión del vehículo automotor hasta volverse muy populares entre la clase alta de la población chiapaneca; e impulsar el transporte público con camiones; sus empresas estimularon también al crecimiento de los caminos y carreteras de la entidad, principalmente la Carretera Panamericana, en la cual anualmente se realizaba una carrera de exhibición de automóviles de carrera y de lujo por esta enorme carretera y que pasaba a la ciudad capital de Chiapas.

7. El servicio de hotelería en Chiapas; fue revolucionado por don Moctezuma Pedrero; ya que él fue dueño del Hotel Bonampak, edificio que fue un hito a la vanguardia moderna de Chiapas, ya que este espacio además de ser un hotel, contaba con servicio de restaurante, alberca, salones de eventos; los cuales no eran comunes en los modesto hoteles de Chiapas: donde principalmente en Tuxtla Gutiérrez se encontraban los más famosos de la época según comentaba Armando Duvalier en la *Revista Chiapas*; los cuales daba alojamiento a los visitantes que llegaban a la entidad, a raíz de esto las principales ciudades de Chiapas empezaron apostar por los servicios de restaurante y hoteles.
8. De misma forma empieza a crearse estos centros turísticos con servicios a los visitantes; como fue la Carretera al Cañón del Sumidero que fue la primer vía en comunicar a una zona turística con sus miradores; así mismo también en las ciudades de Chiapa de Corzo y San Cristóbal de las Casas que empezaban a tener afluencia turística por conocer sus construcciones coloniales; de misma forma las zonas arqueológicas de Palenque, Yaxchilán y Bonampak, sitio famoso por sus murales del período clásico tardío; todos estos sitios han sido importantes por su alto valor histórico y artístico; así como la Selva Lacandona y la rural vida de los pueblos indígenas
9. Esto propició a más llegadas de viajeros científicos que seguían en la búsqueda de conocimiento dentro de los pueblos de Chiapas, quienes algunos empezaron a quedarse a vivir en la entidad; y que serían parte fundamental para la creación de instituciones educativas décadas posteriores como la UNICACH, UNACH, entre otras instituciones
10. El auge arqueológico durante los primeros cincuenta años donde se ampliaba los vestigios encontrados en Palenque y el descubrimiento de Yaxchilán y los murales de Bonampak; este último por sus afamados murales; también fue un hito para la cultura popular de Chiapas, ya que el hotel más importante de la época en Chiapas retomó su nombre por este lugar; así mismo como el conjunto folclórico de danza de Beatriz Maza y el lugar donde se presentaba tomaron el nombre de este sitio

arqueológico que fue uno de los mayores descubrimientos de la mitad del siglo XX.

11. Como se mencionó anteriormente la folclorización de las expresiones culturales como las danzas, la música y la vestimenta tradicional de los pueblos indígenas, en boga de las tendencias nacionalistas que existían en el país; la danza folclórica juega un papel importante como expresión artística, las coreografías y la música adaptada de Beatriz Maza y Martha Arévalo; crearon cada una de ellas una forma distinta de ver las danzas adoptándolas; este mosaico artísticos llegó hacerse conocido de manera nacional e internacional; siendo también hoy en día Chiapas y su folclor como uno de los más representativos del país.
12. De misma forma el folclor ha llevado a la decadencia en algunos aspectos; cuando se usan o manipulan de forma académica para ilustrar a las culturas vivas y la imagen de una comunidad; no se tratan de lo mismo; y erróneamente algunas personas consideran lo mismo los performances folclóricos con las expresiones culturales; y esto ha llevado al deterioro de algunos elementos como la gastronomía, la música, las danzas, en las vestimentas y aunado a la globalización se empiezan observar elementos ajenos al contexto social e histórico que cada etnia representa o significa.
13. La época intelectual propició el crecimiento de las instituciones para conservación, preservación y cuidado del patrimonio histórico, natural y cultural de Chiapas; las formación y consolidación de institutos impulsados por el gobierno del estado en sus políticas culturales; la creación de zona naturales protegidas que buscaban la protección de la flora y fauna chiapaneca; la creación de Museo como el botánico y su jardín para el estudio y la reproducción de plantas; el Museo de Historia Natural, el modesto Museo de Historia; el Zoológico que empezaba a tener un acervo de solo animales endémicos de la región que a la postre y actualmente es de uno de los mejores de Latinoamérica; todo esto llevo a una consolidación y antes y después de la vida de Chiapas, la cual mejoró la conservación y difusión de la riqueza natural y cultural de la entidad.

14. El turismo desmedido que hoy en día Chiapas experimenta; ya que la explotación a los recursos naturales, a los pueblos indígenas y a sus usos y costumbres; al menos cumple un objetivo de los dos que tenían durante la época; una de ellas y para muchos la más importante que es que el turismo fuera una fuente de ingreso económico para la entidad; y eso se ha cumplido demasía ya que hoy en día la actividad turística deja una gran derrama económica y muchas familias chiapanecas dependen de estas actividad; pero la parte comercial en ocasiones va transformando la vida de los pueblos originarios algunos dejando el campo y la vida tranquila para poder administrar hoteles, restaurantes, tiendas, entre otras actividades que en ocasiones las ganancias ya no son para los mismos habitantes y ahora en vez de ser dueños del lugar, son solamente empleados de los grande empresarios que vienen invertir, en algunos lugares los idiomas indígenas han ido desapareciendo por la introducción del idioma inglés para poder comunicarse con los turistas; las artesanías por su alto valor histórico y comercial en ocasiones son sustituidas por textiles manufactureros que suelen ser más fáciles y baratos de hacer. Hoy en día la globalización ha ido cambiando la idea de las comunidades indígenas y de las localidades que sobreviven del turismo y de su misma fragilidad, hecho que pudo observarse en la pandemia del COVID 19 donde se vio afectada esta actividad y la economía del pueblo chiapaneco con la falta de turistas en la entidad.

Para finalizar hay que comprender y entender que realizar un trabajo sobre la historia del turismo en Chiapas no es una tarea sencilla; ya que las fuentes de consulta en ocasiones suelen ser subjetivas porque la mayoría son hemerográficas y en algunas circunstancias son partidarias del gobierno en turno o se busca justificar hechos o actos en la época; pero considero que mi trabajo de investigación es un acercamiento al contexto histórico de la época, la cual se desarrolló una serie de circunstancias hoy en día forman parte de la vida cotidiana; pero que en su momento sin duda todas estas obras;

## Bibliografía

Araujo González, Rafael “Revista Chiapas (1949-1952) La ficción y la poesía en la revista Chiapas” Órgano oficial del Gobierno del estado de Chiapas, México, 2013

Be- Ramírez, Pedro Antonio; Gabriel Serna, Eyder y González- Neri, Adriana “Turismo e identidad entre los hijos de migrantes yucatecos” en Revista Liminar, V, núm. 2 pág., 155-178, julio- diciembre 2017.

Boyer, Marc; “El turismo en Europa, de la edad moderna al siglo XX” en *Historia Contemporánea* (2002).

Castañón Gamboa, Fernando, “Panorama histórico de las comunicaciones en Chiapas” *En Panorama histórico de las comunicaciones en* (Tuxtla Gutiérrez: CONECULTA; 2009)

Cardoso, Ciro; “México en el siglo XIX, (1821-1910): Historia económica y de la estructura social” (México: Editorial Nueva Imagen, 1980).

Cortés Mandujano, Héctor, “Frans Blom” en *Serie premios Chiapas* (México SE/UNACH, 2006).

Garrido, Felipe; “La consolidación del estado mexicano” en *Lecciones de historia de México* (México: Comisión nacional de textos gratuitos, 1994).

Gonzalez Blackaller y Guevara Ramírez, “La etapa porfirista” en *Historia de México*, (México: Editorial Herrero S.A: 1971).

González Robledo, Vladimir “Política y difusión en Chiapas de 1948 a 1952. el caso de las revistas Chiapas y Ateneo” (extraído del 2º Encuentro Nacional de Gestión Cultural, Tlaquepaque, Jalisco. Octubre del 2015)

González Roblero, Vladimir “Torre de babel la política cultural en Chiapas de 1948-1952. Acercamiento desde los informes de gobierno de Francisco J. Grajales Godoy” en Anuario 2012 (México: UNICACH 2013)

Gordo, Bertram M.; “El turismo en masas; un concepto problemático en la historia del siglo XX” en *Historia Contemporánea* (2002).

Guerrero, Perla y Ramos, José; “Introducción al turismo” (México: Editorial Patria, 2014).

Hidalgo Mellanes, Enrique; “Premios Chiapas” en *Premios Chiapas*, (México: UNICACH, 1998)

Lee Whiting, Thomas A., “El camino real de Chiapas a Guatemala. Un enlace entre dos pueblos”, *Arqueología Mexicana* núm. 50 :50-55.

Manguan, Juan Jaime y Montesinos, Irma, “¿Quién descubrió Bonampak?” en *Compendio cultural de Chiapas 1* (México: Fray Bartolomé de las Casas A.C; 1981).

Medin, Tzvin “Cultura” en *El sexenio alemanista* (México: Editores ERA, 1997).

Mercado López, Eugenio; “Patrimonio cultural y turístico en el México” posrevolucionario” en *Pasos revista de turismo y patrimonio cultural* (Julio 2016).

Carlos Monterrubio, Carlos “Impactos del turismo residencial percibidos por la población local una aproximación cualitativa desde la teoría del intercambio social” en revista *Liminar*, vol. XVI, núm. 1, enero- julio 2018

Molina Javier, “Fallece el arqueólogo Thomas A. Lee; experto en culturas del sureste” en *Jornada* (consultado el 28 de agosto del 2019 en: <https://www.jornada.com.mx/2013/02/19/sociedad/043n3soc>)

Molina Hurtado, Mercedes; “El Ateneo en la cantina” en *En tierra bien distante, refugiados españoles en Chiapas* (México; Diseño Gráfico Mundial, 1993)

Morales Avendaño, Juan María; “Rincones de Chiapas” (México: Editorial Fray Bartolomé de las Casas: 1979).

Ramos Mza, Roberto; “El valle de los conejos” en *El estado de Chiapas* (México: Editor Grupo Azabache, 1994)

Zarebska, Carla; “Bonampak: muro pintado” en *Destino Chiapas*, (Corea: Zare Brooks, 2009).

Zebadúa Maza, José Luis “El turismo en Chiapas desde la experiencia de José Luis Zebadúa Maza”, SEP-INDAUTOR, Primera Edición, 2011

### **Fuentes electrónicas:**

DaTatur “Ranking Mundial de turismo” (Consultado el 22 mayo del 2020)  
<https://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/RankingOMT.aspx>.

Gómez, Karla “Andrés Fábregas Roca” en Diario de Chiapas, (Consultado el 15 de agosto del 2020) <https://diariodechiapas.com/inicio/andres-fabregas-roca-un-personaje-que-dejo-huella/57433>

Reyna Quiroz, Julio “Ingresos por turismo de 24 mil 800 MDD en 2019 crecieron 10.2%” en *La Jornada* (10 de enero del 2020), (Consultado el 22 de mayo del 2020)  
<https://www.jornada.com.mx/2020/01/10/economia/021n1eco>

World Tourism Organization “Glosario de términos turísticos de la (OMT)” (Consultado el 22 de mayo del 2022) <https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turisticos>.

Yankelevich, Pablo y Chenillo Paola “El Archivo Histórico del Instituto Nacional de Migración” en Revista *Destacados* 2008, México, (Consultado el 22 de septiembre 2021) en: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1607-050X2008000100003#nota](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1607-050X2008000100003#nota)



## **AHCH-UNICACH**

Informes de gobierno:

AHCH "Informe de gobierno de César Córdova" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1925).

AHCH "Informe de gobierno de Raymundo E. Enríquez" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1929).

AHCH "Informe de gobierno de Raymundo E. Enríquez" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1930).

AHCH "Informe de gobierno de Raymundo E. Enríquez" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1931).

AHCH "Informe de gobierno de Raymundo E. Enríquez" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1932).

AHCH "Informe de gobierno de Victórico R. Grajales" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1933).

AHCH "Informe de gobierno de Victórico R. Grajales" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1934)

AHCH "Informe de gobierno de Victórico R. Grajales" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1935).

AHCH "Informe de gobierno de Amador Coutiño" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1936).

AHCH "Informe de gobierno de Efraín A. Gutiérrez" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1937).

AHCH "Informe de gobierno de Efraín A. Gutiérrez" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1938).

AHCH "Informe de gobierno de Efraín A. Gutiérrez" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1940).

AHCH "Informe de gobierno de Rafael Pascacio Gamboa" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1941).

AHCH "Informe de gobierno de Rafael Pascacio Gamboa" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1942).

AHCH "Informe de gobierno de Rafael Pascacio Gamboa" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1943).

AHCH "Informe de gobierno de Rafael Pascacio Gamboa" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1944).

AHCH "Informe de gobierno de Rafael Pascacio Gamboa" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1945).

AHCH "Informe de gobierno de César A. Lara" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1948).

AHCH "Informe de gobierno de Rafael Pascacio Gamboa" en "Memorias e informes de los gobernadores de Chiapas, segunda parte de 1901-1952" (PROIMMSE IIA-UNAM: 1949).

### **Revista Chiapas:**

AHCH: Cordry, Donald, "Huipiles and small textiles of other zoques localities" en *Revista Chiapas*, octubre 1949.

AHCH: Cordry, Donald, "Zoque maize legend" en *Revista Chiapas*, mayo 1949.

AHCH Domínguez Esquinca, Daniel "Turismo riqueza inexplorada" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de octubre de 1949)

AHCH: Duvalier, Armando "Editorial" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de abril de 1949)

AHCH: Duvalier, Armando "Editorial" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949)

AHCH: Duvalier, Armando "Editorial" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de septiembre de 1949)

AHCH: Duvalier, Armando "Editorial" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de octubre de 1949)

Duvalier, Armando "Hoteles de Tuxtla Gutiérrez" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949)

AHCH Duvalier, Armando "Los transportes en Chiapas" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949)

AHCH: Duvalier, Armando "El turismo, nueva industria en el estado" en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de abril de 1949)

AHCH Gutiérrez, Agripino “Dos años de servir a Chiapas” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de junio de 1951)

AHCH Gutiérrez, Agripino “Propósitos” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de julio de 1950)

AHCH Gutiérrez, Agripino “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de marzo de 1951)

AHCH Duvalier, Armando “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de abril de 1950)

AHCH Gutiérrez, Agripino “Editorial” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de marzo de 1951)

AHCH: Marin, Luis W. “El turismo como nueva industria” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de junio de 1949)

HCH Mancilla Ramón Rosenberg “Las Rutas aéreas en Chiapas” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de mayo de 1949)

AHCH Salazar Córdova, Manuel “La industria en Chiapas” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y turismo; 1 de febrero de 1950)

AHCH: Villanave, Carlos G. “Chiapas realizará un gran proyecto de turismo” en *Revista Chiapas* (México: órgano del Departamento de Prensa y Turismo; 1 de junio de 1949)

### **Fuentes electrónicas:**

DaTatur “Ranking Mundial de turismo” (Consultado el 22 Mayo del 2020)  
<https://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/RankingOMT.aspx>.

Reyna Quiroz, Julio “Ingresos por turismo de 24 mil 800 MDD en 2019 crecieron 10.2%” en *La Jornada* (10 de enero del 2020), (Consultado el 22 de mayo del 2020)