

Una mirada al surgimiento del turismo en Pátzcuaro

José Manuel Martínez Aguilar*

Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo (México)

Resumen: El turismo en Pátzcuaro, como actividad económica, tuvo su origen y primer impulso desde finales del siglo XIX, a partir de la puesta en marcha del tramo ferroviario de Morelia a Pátzcuaro, cuando distintos empresarios apostaron por invertir en servicios de hospedaje, alimentación y transporte destinados al turismo. Sin embargo, la inestabilidad de la Revolución Mexicana cortó la inercia del desarrollo turístico. Fue hasta que el General Lázaro Cárdenas del Río tomó la gubernatura del estado que se implementaron estrategias, se decretaron leyes y se hicieron mejoras en la ciudad, con el objeto de que ésta fuera un foco de atracción para el turismo nacional y extranjero, y que permitiera a la población tener mayores ingresos económicos.

Palabras Clave: Pátzcuaro; Turismo; Historia del turismo; Hoteles; Porfiriato.

The beginnings of tourism in Patzcuaro.

Abstract: Patzcuaro tourism as an economic activity, originated and had its first impulse from the late nineteenth century, from the opening of the railway section of Morelia Patzcuaro, when different entrepreneurs bet to invest in hosting services, food and transportation for tourism. However, the instability of the Mexican Revolution cut the inertia of tourism development. Until General Lázaro Cardenas del Río took the governorship of the state, strategies were implemented, laws were enacted and improvements were made in the city, in order that this was an attraction for domestic and foreign tourists, and to allow the people have higher incomes.

Keywords: Patzcuaro; Tourism; History tourism; Hotels; Porfiriato.

1. Introducción

Pátzcuaro cuenta hoy con una de las infraestructuras de hospedaje más importantes del estado de Michoacán, con más de 80 inmuebles dedicados a este fin, entre hoteles, posadas y moteles, que disponen de alrededor de 1500 habitaciones para unos 4500 huéspedes, sin contar gran cantidad de restaurantes, la infraestructura y los diversos servicios destinados a atender al turista. El noventa por ciento de personas que visitan la ciudad son de procedencia nacional, con mayor afluencia el primero y dos de noviembre, Semana Santa, periodos vacacionales de diciembre y verano, así como el día 8 de diciembre, día de la Virgen de la Salud, patrona de la ciudad. La derrama económica que ha dejado el turismo en las últimas décadas, la convierte en una de las actividades económicas más redituables para el municipio.

No obstante, el turismo no siempre fue una actividad de importancia en Pátzcuaro. En la época virreinal, la vocación principal de la ciudad era la agricultura y el comercio. El lugar se distinguía por su estratégica ubicación geográfica, sirviendo de enlace entre el Bajío, la Tierra Caliente y la Costa, así como entre la Sierra Purépecha y Valladolid. Para entonces, el tianguis semanal patzcuarense atraía a numerosos comerciantes y arrieros, muchos de los cuales pasaban la noche en mesones o pernoctaban en los portales, alrededor de las plazas. Los servicios de hospedaje y servicios pensados para visitantes que arribaban y se alojaban en la ciudad por cuestión de placer eran prácticamente inexistentes.

Los motivos que llevaron a Pátzcuaro a tomar el turismo como una segunda vocación y una posible entrada de ingresos para la ciudad han sido poco discutidos en la literatura. La mayor parte de los

* Doctor en historia. Profesor de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México; E-mail: majmanuel999@hotmail.com

estudios históricos sobre el tema sitúan el periodo comprendido entre el inicio de la gubernatura y el final de la presidencia de la República de Lázaro Cárdenas (1928-1934), como el momento histórico en el que el turismo en Pátzcuaro comenzó a cobrar vida, gracias a la legislación producida en ese periodo en materia de conservación del aspecto típico del lugar y del impulso que le dio Cárdenas a dicha actividad. En efecto, este periodo dio un gran impulso al turismo, pero pocos reconocen -y los que lo hacen es de manera superficial-, que ya desde finales del siglo XIX se había visto en esta actividad una posible puerta de salida a la crisis económica por la que pasaba la ciudad. Se pensaba que gracias a los atractivos de Pátzcuaro y sus bellezas naturales, la promoción turística en el país y el extranjero le podrían dar dividendos a la ciudad y a los pueblos riverenos (Ramírez, 1986).

Ahora se tienen evidencias para sostener que desde finales del siglo XIX distintos inversionistas locales y extranjeros aprovecharon el potencial de las bellezas naturales y arquitectónicas de Pátzcuaro para atraer al turista nacional y extranjero de manera destacada. Gracias al esfuerzo de un grupo de personas del distrito de Pátzcuaro y con el apoyo del gobierno en sus tres niveles, en pocos años lograron un gran avance en el mejoramiento y creación de servicios de hotelería, alimentación y transporte; además de las mejoras materiales y de infraestructura llevada a cabo por el Ayuntamiento de la ciudad. Aunque la Revolución Mexicana cortó la inercia del desarrollo turístico, fue hasta terminada esta, que recibió un segundo impulso, como se dijo, gracias a la legislación y acciones promovidas por el general Lázaro Cárdenas del Río. De esta manera, en este trabajo comento evidencia histórica que apuntala la hipótesis que sostiene que el turismo como actividad económica en Pátzcuaro nació de manera incipiente desde finales del siglo XIX, para luego ser retomada después de la Revolución Mexicana.

2. Marco de referencia

En la literatura que aborda el tema del origen del turismo en México predomina la idea de que el interés del gobierno federal de apostar por el turismo internacional como una potencial fuente de ingresos surgió después de la Revolución Mexicana (Benseny: 2007). Los argumentos que se presentan para respaldar este dicho se basan en postura oficial del gobierno mexicano, identificado en la figura del General Lázaro Cárdenas, un promotor de legislación y acciones concretas que crearan las condiciones necesarias para que un grupo de poblados pudieran acoger a la mayor cantidad posible de visitantes, circunstancia que generaría ingresos en un periodo postrevolucionario en el que se requería de promover la reconstrucción social, económica y política del país.

Lo anterior ha permeado la idea de que en Pátzcuaro sucedió lo mismo, sobre todo, tomando en cuenta que el General Cárdenas tuvo un interés particular por fomentar el turismo y hacer obras de embellecimiento en la ciudad a la cual le tenía gran aprecio y donde tenía su casa de descanso.

Uno de los investigadores que ha trabajado el tema sobre la llegada de viajeros en Pátzcuaro durante el siglo XIX y primera mitad del XX, reconoce que a partir de la construcción del tramo ferroviario de México a Pátzcuaro en 1868 se potenció el arribo de visitantes que se admiraban con aquello que definían como primitivo y “pintoresco”, sin embargo, sostiene que el turismo como actividad económica surgió después de la década de 1920, mediante políticas gubernamentales que buscaron controlar esta actividad (García, 2015 a y García, 2015 b). Estamos de acuerdo con el investigador respecto a que el impulso que cobró el turismo en Pátzcuaro durante el periodo de gobierno estatal y federal de Lázaro Cárdenas fue determinante para el futuro vocacional de la ciudad, pero tenemos razones para afirmar que desde finales del siglo XIX se llevaron a cabo acciones para potenciar el turismo en la región lacustre comenzó en el porfiriato, cuando un grupo importante de políticos y empresarios apostó por obras y servicios dirigidos a los turistas nacionales y extranjeros que tenían interés por viajar a la ciudad con fines principalmente de recreación. Para lograrlo, construyeron y mejoraron hoteles y casas de campo, ofrecieron más y mejores servicios de alimentación, pusieron en marcha un sistema de tranvías, organizaron y promovieron viajes y excursiones, entre otras estrategias; además de las obras públicas realizadas por el Estado que favorecieron la visita de foráneos, como la construcción del tramo de ferrocarril Morelia-Pátzcuaro, la implementación de un sistema de electricidad y alumbrado público, mejoramiento de caminos, plazas, calles y edificios públicos.

3. El transporte como impulsor del turismo en Pátzcuaro en el siglo XIX

Durante casi todo el periodo colonial y aún en gran parte del siglo XIX, por los descuidados caminos que conducían a la ciudad de Pátzcuaro se podían encontrar algunos albergues, hostales, mesones y

fondas para que los viajeros descansaran y tomaran algún alimento. Muchos viajeros escribieron en sus notas que el recorrido en diligencia o a caballo para llegar a Pátzcuaro no era fácil, por lo que encontrar un lugar donde tomar un café y donde descansar, después de horas de un arduo viaje, era reconfortante (Erskine, 1843; Bullock, 1866: 208; Carson, 1914: 370; Starr, 1908: 103; Hopkinson, 1889: 184-186).

Los visitantes que arribaban a la ciudad tenían distintos objetivos: la mayoría eran comerciantes de todas partes de Michoacán y el país, pero también había peregrinos que acudían a venerar a la Virgen de la Salud, religiosos y militares que eran enviados a comisiones; aventureros, científicos nacionales y extranjeros que tomaban notas de su recorrido y fotografiaban lo que llamaba su atención. Los comerciantes solían pernoctar en alguno de los mesones que se encontraban en el corazón de ciudad; los peregrinos hacían lo mismo o pasaban la noche en los portales de los templos, conventos y plazas, mientras que los visitantes “distinguidos”, ya fuera políticos o científicos de renombre que llevaban alguna recomendación, se hospedaba en las casonas de las familias más acaudaladas de la región, ubicadas alrededor de la plaza principal o en las haciendas cercanas (Castelló, 1983: 39; González, 2004: 251).

El turismo como actividad productiva no había nacido aun como lo conocemos o era insípido. Si bien existían los mesones, fondas y diligencias en renta, estos satisfacían las necesidades de los mercaderes; no se consideraba la llegada de turistas (personas que llegaban por fines de placer y se alojaban por al menos por una noche) como una fuente de ingresos importante, razón por la cual no se justificaba crear servicios de hospedaje, alimentación, transporte, recorridos guiados, entre otras actividades. La inauguración del tramo ferroviario de Morelia a Pátzcuaro en 1886, que permitía el traslado de más personas a la ciudad lacustre, fue un aliciente para los empresarios que buscaron aprovechar esto poniendo a disposición de los visitantes, más y mejores servicios. A partir de la puesta en marcha del ramal de ferrocarril, decenas de viajeros llegaban los fines de semana a la estación de Ibarra, en las afueras de la ciudad, para dirigirse hacia el centro de Pátzcuaro o visitar Janitzio y los pueblos de la rivera del lago. Con el tiempo, a este medio de transporte se fueron sumando otros.

El 5 de mayo de 1887, un grupo de empresarios y funcionarios de Pátzcuaro, así como una decena de invitados de honor, se dieron cita en la estación de Ibarra para inaugurar y abordar un barco de vapor que había sido bautizado con el nombre de “Mariano Jiménez”, en honor el gobernador del estado (*La Juventud literaria*, 1887).¹ Dos días después, el barco comenzó a navegar por el lago de Pátzcuaro, transportando el maíz que provenía de la ciénaga de Zacapu y permitiendo que los habitantes de la rivera comerciaran sus productos (Ramírez, 1986: 47). No obstante de su utilidad como barco mercantil, la compañía tenía el proyecto, según lo aseguraba un artículo periodístico, de hacer de Pátzcuaro el destino de recreo más popular de la República.²

El vapor “Mariano Jiménez” trasladaba a excursionistas de la hacienda Ibarra a Quiroga, pasando por los puertos de Charahuén, Erongarícuaro y San Andrés, haciendo un recorrido total de 5 horas y 20 minutos. Contaba con camarotes de primera y segunda clase, un salón convenientemente amueblado, camarote para el capitán, despacho, una bodega de carga en la popa, cocina, escusado, y el departamento de maquinaria colocado en la parte media del vapor. El costo por el traslado completo era de 75 centavos en primera clase y 37 en segunda, o 3 centavos por kilómetro en primera clase, y 1.5 centavos en segunda.³ Su puesta en funcionamiento había sido posible gracias a la Compañía de Navegación del Lago de Pátzcuaro, cuyos concesionarios eran Wallerio Mórcom y Anastacio Obregón.⁴ Aquel barco, que tenía una capacidad de 300 pasajeros y podía navegar a una velocidad de 8 a 12 millas por hora, con un motor de 200 caballos de fuerza, había sido construido por la firma inglesa Bowes Scott, Read Campbell y Co. En poco tiempo, más empresarios hicieron gestiones para implementar otros medios de transporte y servicios de hospedaje. A finales de la década de 1880, se conformó una compañía para construir una línea de tranvía de tracción animal, de Pátzcuaro a la estación de Ibarra, cuya junta directiva la conformaban Victoriano Torrentera, Agustín Villanueva, Nicolás Luna y Amado Espinosa, con un presupuesto inicial de 26,000 pesos. Al consorcio se unió el señor Diego Díaz Barriga, quien había conseguido en 1889 que la legislatura del estado de Michoacán expidiera una ley concediéndole autorización para la construcción y comercialización de la vía.⁵

En 1901 la misma Compañía de Navegación del lago de Pátzcuaro, en voz de Fernando Wiegand, entabló comunicación con el gobernador del estado para manifestarle su interés de adquirir embarcaciones pequeñas de vapor y gasolina en el extranjero para que navegaran en el lago de Pátzcuaro.⁶ Cuatro años después, el tesorero de misma compañía: el señor Ramón Carranco, junto con Julio Yas, buscaron a J. N. Zermeno, originario de San Francisco California, para comprarle un nuevo barco de vapor.⁷ Dos años después estaba en funcionamiento un bote de motor a gasolina de nombre “Victoria” y poco después uno de nombre “Deba”, así como un vapor llamado “Don Vasco”. También en el año de 1905, los señores Ramírez y Tena, de la Sociedad de Navegación, se propusieron construir una vía de

ferrocarril con máquina eléctrica que circulara alrededor del lago, comunicando los pueblecillos y fincas del campo.⁸ Por su parte, los empresarios españoles Eduardo y Alfredo Noriega, dueños de la hacienda de Cantabria en la región de Zacapu, inauguraron en 1909 un remolcador de 40 caballos de fuerza que llevaba el nombre de “Tzintzuntzan”. Unos años después, el hotel “Del Lago” de Pátzcuaro puso en servicio lanchas de motor (Thomas, 1909: 313).

Como puede notarse, en dos décadas, se había construido una infraestructura de transporte por vías acuáticas y terrestres de gran importancia, que daba más opciones y comodidad al viajero. El hospedaje y la promoción turística y el aspecto de la ciudad serían también mejorados.

4. La promoción turística y las obras materiales en el Pátzcuaro decimonónico

La impresión que manifestaban los visitantes que conocían la ciudad y su lago era casi siempre de asombro y satisfacción. La ciudad les parecía “una de las más bellas de Michoacán” (Leclerq, 1885), “pintoresca” (Thomas, 1909: 184), “hermosa”, “preciosa” (O’Farril, 1895: 172) con edificios y espacios interesantes, con buen comercio, buen clima y gente amable (Cardona, 1892), aunque no faltó el que consideró su aspecto como “falto de interés” (Bullock, 1886). De la misma manera, el lago con su isla de Janitzio, era calificado como bello (Gillpatrick, 1899: 251), un delicioso paisaje (Leclerq, 1885: 301), bellísimo espectáculo,⁹ “espléndido”, “hermoso y sorprendente” (O’Farril, 1895: 172), “el encanto del turista”, “hermosísimas” (Dollero, 1911), entre otros adjetivos de elogio.¹⁰ Muchas de estas opiniones que se daban a conocer en libros de viajero y periódicos de distribución estatal, nacional e internacional generaban el interés de más personas.

El periodista norteamericano E. H. Talbott relató en un periódico, como viajó a Pátzcuaro en 1888, acompañando al gobernador de Michoacán Mariano Jiménez y al cónsul norteamericano Elawson C. More; les ofrecieron un suculento banquete y pasaron la noche en la hacienda Ibarra, a orillas del lago antes de embarcarse a Quiroga y Tzintzuntzan.¹¹ Para los anfitriones era importante dar la mejor impresión a personas como el señor Talbott, ya que a través de sus notas periodísticas se podía difundir la belleza y hospitalidad de los patzcuarenses.

Muchos turistas llegaban a Pátzcuaro se alojaban en uno de sus hoteles y se dirigían al muelle que se localizaba a poca distancia de la estación del tren, para abordar alguno de los barcos antes mencionados o para contratar remeros que los transportaran en canoa a la isla de Janitzio o a Tzintzuntzan, donde se encontraba una pintura de caballete que se había hecho célebre después de que se difundió la idea que había sido pintada por el artista italiano Tiziano Vecellio, en el siglo XVI.¹² Viajeros como Francis Hopkinson Smith, Thomas A. Janvier, Thomas Philip Terry, Adalberto de Cardona, Carl Lumholtz, Bruce Johnstone, entre muchos otros, llegaron a Pátzcuaro para ver la famosa pintura, así como los paisajes y la vida cotidiana de los indígenas de Tzintzuntzan (Boehm, 1908: 3). Los libros publicados por los viajeros y las guías de viaje fueron también medios importantes de promoción de esta región de Michoacán para muchos desconocida. En varios de ellos ya se utilizaba el término de turista para referirse a los visitantes que arribaban a la ciudad con fines de recreación.

Las fotografías que algunos extranjeros y nacionales dieron a conocer a través de libros, guías de viajeros, periódicos o postales, debieron causar impacto entre sus compatriotas, pues muchos llegaban con la idea de apreciar y retratar indígenas y paisajes como los que habían visto antes. Entre algunos de los fotógrafos se encuentra el francés Abel Briquet, el norteamericano Charles B. Waite, Reau Campbell (Campbell, 1909), Wallace Gillpatrick (Gillpatrick, 1911), William Seymour, Edward William Nelson, William S. Edward, (Edward, 1909), el mexicano-alemán Hugo Brehme (Brehme, 1990), los mexicanos Ramón Zalce y Luis G. Carrillo, entre otros. Los temas de interés fueron indígenas caminando, sentados o parados en la calle frente a edificios religiosos, calles o plazas, en canoas y paisajes del lago (Chávez, 2013).

En poco tiempo se promocionaban en los diarios más importantes de México y Morelia “excursiones dominicales” a la ciudad y por del lago, básicamente con fines de recreo.¹³ El costo por la excursión en canoa a través del lago era de un real en 1889 (Janvier, 1890: 466). Tanto vecinos como visitantes acudían al mirador de los Balcones, cerca de la capilla de El Calvario para apreciar el paisaje lacustre, mientras un grupo musical amenizaba el ambiente. Otros, como ya se dijo, acudían a visitar la imagen de la Virgen de Salud, principalmente durante las fiestas del 8 de diciembre.¹⁴ Regularmente, al día siguiente se publicaban los pormenores de los paseos, buscando causar interés a quienes no habían sido parte de la travesía. Además se pagaban espacios en distintos diarios de circulación nacional e internacional para promover los viajes a la ciudad. En algunos se podía leer: “Try lake Patzcuaro for an outing it’s fine, fine!!”,¹⁵ o bien: “Probad el lago de Pátzcuaro en una expedición campestre. ¡Es expendido!”.¹⁶

Mientras tanto, las mejoras materiales de la ciudad llevadas a cabo durante el periodo conocido como porfiriano o porfirismo, contribuyeron a perfeccionar los servicios para el turista y la imagen de la ciudad. Desde la segunda mitad del siglo XIX, por iniciativa de los propietarios que deseaban demostrar su capacidad económica y estar “a la moda”, muchas de las casas se fueron reconstruyendo, sobre todo sus fachadas, adoptando un estilo neoclásico afrancesado, pero integrándose de alguna manera al contexto preexistente. El Ayuntamiento estaba también interesado en que imagen del pueblo fuera atractivo. En 1878 se invitó a la gente a blanquear el frente de sus casas con el fin de uniformizar su aspecto. Lo mismo se hizo en 1905 a petición del presbítero Rafael Nambo. En 1870 se hicieron composturas en la calzada y puente del cristo. Un año después comenzaron algunos arreglos de la plaza principal. Para 1877 se hicieron arreglos en la pila de san Miguel, que al igual que otras fuentes fueron un atractivo para muchos visitantes, sobre todo extranjeros. En 1889 se hizo la compostura del piso de la plazuela de san Agustín, al tiempo que se abrió el nuevo camino a la estación, que ahora lleva el nombre de avenida Álvaro Obregón. En 1893 se empedró y se embelleció el mismo camino con árboles y se le construyó un puente (Barriga, 2010: 60-62). Entre 1894 y 1896 se empedraron las calles de Iturbe y Molinos, se embanquetó el frente oriental de la manzana 12 del cuartel primero, se colocó una atarjea de cal y canto, contigua al manantial de alcantarillas hasta la caja distribuidora de las aguas de la ciudad, entre otras mejoras (Cortés, 1991: 130). Una de las obras más importantes fue la que se llevó a cabo en 1899; se trataba de la introducción de luz eléctrica y líneas de alumbrado público. Al iniciar el siglo XX las obras continuaban. Para 1900 se empedraron las calles Navarrete, Libertad y Codallos. En 1901 se contaba con agua entubada en las fuentes.¹⁷ En 1905 se colocó un kiosco en la plaza principal, donde se situaban los músicos que llevaban a cabo las famosas serenatas nocturnas. Entre 1907-1908, el gobernador del estado y el prefecto de Pátzcuaro, don Luis G. Arriaga, inauguraron la cárcel femenil.¹⁸ El señor Arriaga también se encargó de los trabajos para embellecer la plaza de San Agustín, haciendo que le colocaran nuevas luminarias, pavimentación y lunetas. A la plazuela de la Colegiata, pidió que le colocaran bancas de fierro, farolas, jardinería y una fuente para abastecer de agua a los vecinos, al tiempo que se plantaron 700 cedros que donó el Ayuntamiento y 500 que mandó el Gobierno del Estado.¹⁹ Evidentemente, las obras eran para beneficio del pueblo patzcuarenses, pero el embellecimiento de la ciudad buscaba también atraer a los visitantes.

5. El hospedaje y la comida durante el porfiriano

Los mesones habían tenido su auge en la primera mitad del siglo XVIII, pero en las primeras décadas del siglo XX seguían siendo utilizados por los arrieros y viajeros que llegaban al tianguis desde distintos lugares del estado y del país (Stanislawki, 2007). Para entonces existían los mesones del “Socorro” o “San Agustín”, de “El Retoño”, el “El Salvador”, “San Antonio” “El Ángel”, “San Francisco”, “Del Fresno”, el “Mesón Del Gallo”, “Nuestra Señora de la Salud” o de “Las Monjas” “San Cristóbal”, “Santa Lucrecia”, “San José” y “Del Refugio”.

Como se dijo antes, estos eran mayormente utilizados por los comerciantes, pero algunos turistas llegaban a alojarse en ellos. La mayoría estaban descuidados, sucios y no contaban con alimentos, o éstos eran muy deficientes. Por ejemplo, el mesón de “San Agustín”, al cual llegaban diariamente diligencias que provenían de Morelia, recibió al viajero inglés William H. Bullock en 1865, quien hizo dio su apreciación del mismo:

...desagradablemente sucio el patio donde llegamos en el mesón de San Agustín, que si la diligencia hubiera regresado ese día, no habríamos vacilado en darle la espalda enseguida al lugar. Sin embargo como el vehículo no volvería hasta mañana, no teníamos más alternativa que reservar la única esquina vacante en ese lugar: un sucio cubil sin ventanas en el patio, algo como una carnicería y una perrera... (Bullock, 1886).

El primer hotel del que se tiene noticia fue el hotel “Acha”, que se encontraba al inicio de la calle Ibarra, también conocido como Hotel “Diligencias” o la “Casa de las Diligencias”, porque los carruajes foráneos llegaban hasta sus puertas. En esta casa que perteneció a don Miguel Acha (Reyes, 2006: 83, 105; Salas, 2010: 31-33), se hospedó la Marquesa Calderón de la Barca, en 1843 (Erskine, 1843; Bohem, 1995), y el abogado y político estadounidense Alfred Roscoe Conkling, en 1883, después de salir de Morelia, viajar en diligencia hasta llegar a una loma, desde donde pudo observar el oriente del hermoso lago de Pátzcuaro y detenerse media hora después en frente del “Hotel Diligencias” (Conkling, 1884: 215-216).

Los que se dirigían hacia el centro de Pátzcuaro se podían hospedar en el hotel “De la Concordia”. Éste perteneció a Juan García Abarca, desde que fue abierto al público en 1884.²⁰ En 1898, cuando fue adquirido por Alejandro Macías, el hotel tenía a su disposición coches para transportar a los pasajeros a la estación de ferrocarril, así como restaurante, cantina y billares.²¹ Uno de sus primeros clientes fue Jules Leclercq, quien dice haber dormido en la cama de un flamante hotel que estrenó, el cual había sido construido por un “empresario que previó un brillante destino con la próxima llegada del ferrocarril a la ciudad.” Para este viajero, el tren y los *steamers* (i.e., barcos de vapor), serían en poco tiempo medios de transporte que atraerían a miles de turistas en perjuicio de la fauna del lago de Pátzcuaro (Leclercq, 1885:335). Sobre el mismo hotel, Adalberto de Cardona señaló en sus memorias que: en la estación del ferrocarril había generalmente uno o dos carruajes, los cuales debían ser de antediluviana construcción y estilo, que esperaban la llegada del tren para conducir a sus pasajeros a la población, cobrando 25 centavos por pasaje. Dijo también que el único hotel que había en la ciudad –en el centro– era el De la Concordia, y que sus precios eran de 25 centavos por cada comida, 50 centavos por cuarto y 1.25 pesos al día por hospedaje completo (Cardona, 1892). Otra huésped fue Susan Hale, quien llegó a Pátzcuaro el 17 de marzo de 1886 y fue llevada de la estación del ferrocarril al hotel “De la Concordia” en una diligencia conducida por el señor Pablo Plata (Hale, 1919: 155-156). Por su parte, Thomas A. Janvier opinaba que el hotel “Concordia” era el más deseable, pero las camas estaban muy duras y la comida pobre. Dijo que en el hotel “Quiroga” la comida era un poco mejor pero que las recámaras no eran muy buenas (Janvier, 1890: 463). Este hotel se encontraba en la calle Ponce de León y pertenecía a Don Luis Solchaga en 1886 (Rosiles, 2004: 107). Algunos periódicos recomendaban el hotel “Concordia” a los viajeros que quisieran conocer la “antigua ciudad de Michoacán”.²²

Ante el aumento de turistas, muchos de ellos extranjeros de gustos exigentes que requerían de mejores servicios, algunos mesones fueron mejorados y cambiaron de nombre, otros desaparecieron paulatinamente. El “Del Refugio” se convirtió en “Hotel Ocampo”, en 1893. En 1901 el mesón de “San Agustín” fue vendido por Leocadia Treviño a José María Mercado, quien lo convirtió en el “Gran Hotel Mercado” (González, 2004: 55, 325). En 1895 el hotel pasó a manos de Ricardo Tena quien, como parte de la promoción de este establecimiento, anunciaba que se había puesto a cargo del hotel “Mercado”, al cual le había hecho mejoras notables. Entre otras, le había agregado una agencia de información que proporcionaba a los agentes viajeros cuantos datos deseaban saber sobre Uruapan, Ario, Tacámbaro, Taretan y demás poblados de ese rumbo (Cortés, 1991: 33). Al siguiente año se publicitaba como un hotel de amplias habitaciones, salón de recreo con magnífico piano, restaurante, billares y cantina.²³

Para 1888 ya funcionaba el hotel “Ibarra”, que se encontraba en los terrenos de la hacienda del mismo nombre, propiedad de Francisco Solórzano y Solórzano. Adalberto de Cardona recomendó a todos los turistas que extendieran su viaje a Pátzcuaro, el hotel “Ibarra”, por la amabilidad de los dueños, los sabrosos platillos que vendían, la ubicación del hotel y los servicios que ofrecían al turista, como viajes a Uruapan y a Tzintzuntzan (Cardona, 1892: 322-324). Distintos periódicos también recomendaban el “Ibarra” a los viajeros que desearan hacer una excursión por el lago de Pátzcuaro: “un edificio pintoresco muy bien situado, donde nada les faltará que se relaciones con comodidad y el buen servicio (que es) esmerado y activo; los cuartos están limpios y bien decorados, el restaurante ofrece comidas de excelente gusto, y los empleados son finos, atentos y caballeros con los viajeros”.²⁴

A principios del siglo XX, la Sociedad de Navegación construyó un lujoso *chalet*, al que le siguieron otros cinco, que tenían vista al lago y su propio embarcadero. En esta área se ofrecía una especie de balneario, que se le conoció como “La Playa”. Eran cabañas para los viajeros aventureros que deseaban estar en contacto con la naturaleza, pero sin perder comodidad. Algunos de sus huéspedes gustaban de la caza de patos o de la pesca, o simplemente se relajaban observando la belleza del lago.

6. Conclusiones

En el presente documento se presentaron argumentos históricos que avalan la postura de que el turismo como actividad económica no inició después de la década de 1920, como lo han asegurado varios autores, sino desde cuatro décadas atrás. La introducción del ferrocarril, el embellecimiento de la ciudad, las mejoras en infraestructura, los servicios de hotelería, la alimentación, el transporte por tierra y agua, la organización de excursiones, información, publicidad pagada y las recomendaciones de los mismos viajeros, fueron motores que permitieron el aumento de turistas que visitaban Pátzcuaro, desde finales del siglo XIX hasta finales de 1910. Por supuesto que el potencial del municipio era

intrínseco, pues como lo manifestaban los viajeros, la belleza del lago y de la ciudad “pintoresca”, eran espléndidos y muy recomendables.

Aunque no se tienen datos para saber con precisión la cantidad de turistas que llegaban a Pátzcuaro, ciertos indicativos, como las numerosas notas de periódico, nos hablan de exitosas excursiones semanales, de la apertura de hoteles y mejoramiento de servicios. También se aprecia, a finales del siglo XIX y principios del XX, una amplia promoción de anuncios publicitarios con fines turísticos. Se ha visto que los empresarios y funcionarios de Pátzcuaro tenían una visión acorde con la mentalidad del Porfirismo, de “orden y progreso”. Esta forma de pensar y de actuar se complementó con la idea de ver a la ciudad y a sus paisajes naturales como polos de atracción para obtener un beneficio económico de los viajeros. Ya se comenzaban a generalizar los términos de turista y turismo para referirse a los visitantes que buscaban en la ciudad lacustre un destino para disfrutar de los paisajes, tradiciones, comida y atenciones de los patzcuarenses. Por ello, las inversiones realizadas no sólo fueron para adquirir medios de transporte o lugares de hospedaje, sino que se pensó en la conservación de la arquitectura “pintoresca” de Pátzcuaro, así como en mejoras materiales y de la infraestructura que permitió a los ciudadanos y al turismo tener las comodidades necesarias. Gracias a la promoción de los habitantes de Pátzcuaro y de la recomendación de los visitantes, en poco tiempo, el centro de intercambio comercial que era Pátzcuaro se convirtió en un punto obligado para los aventureros que llegaban a Michoacán. Si bien, los beneficios directos de las obras destinadas al turismo fueron para los empresarios, ya de por sí, acaudalados, los indirectos fueron para el resto de la población, ya que algunos visitantes consumían alimentos, artesanía o distintos servicios que le dejaba un ingreso extra. Todo indicaba que el turismo seguiría mejorando en las siguientes décadas, pero el inicio de la Revolución Mexicana puso freno a su impulso.

Bibliografía

- Barriga, Eduardo y Mendoza, Fernando.
2010. *Pátzcuaro en breve*. Pátzcuaro: Gobierno del Estado de Michoacán.
- Benseny, Graciela.
2007. “El turismo en México. Apreciaciones sobre el turismo en espacio litoral”. *Aportes y Transferencias*, 11 (2): 13-34.
- Boehm de L., Brigitte et al. (coord.).
1995. *Michoacán desde afuera visto por algunos de sus ilustres visitantes extranjeros S XVI a XX*. Zamora: El Colegio de Michoacán, Gobierno del Estado de Michoacán, UMSNH.
- Brehme, Hugo.
1990. *México pintoresco*. México: Banco del Pequeño Comercio.
- Bullock, William H.
1886. *Across Mexico in 1864-1865*. Londres y Cambridge: Macmillan and Company.
- Campbell, Reau.
1909. *Campbell's new revised complete guide and descriptive book of Mexico*. Chicago. Rogers & Smith Co.
- Cardona, Adalberto de.
1892. *De México a Chicago y Nueva York*. Nueva York: Imprenta de H. S. Crocker y Co.
- Carson, William E.
1914. *Mexico, the wonderland of the South*. London: The Macmillan Company
- Chávez Carvajal, Guadalupe.
2013. *Imágenes construidas. Los inicios de la fotografía en Morelia*. UMSNH.
- Conkling, Alfred R.
1884. *Appleton's Guide to Mexico*. New York: Appleton and Company.
- Cortés Zavala, María T.
1991. “Pátzcuaro”. En Gerardo Sánchez Díaz (coord.). *Pueblos, villas y ciudades de Michoacán en el Porfiriato*. Morelia: UMSNH, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Dollero, Adolfo.
1911. *México al día*. México: Imprenta de la viuda de C. Bouret.
- Edwards, William S.
1906. *On the mexican highlands*. Cincinnati: Press of Jennings and Graham.
- Ettinger, Catherine R.
2010. “México en los ojos de los extranjeros. Guías de turismo en la primera mitad del siglo XX”. *Topofilia, Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales*. II (1).

- Erskine Inglis, Frances.
1843. *Life in Mexico*. London: Chapman and Hall.
- García Sánchez, Eder.
2015. "El Turismo en Pátzcuaro (México). Percepciones del Visitante Extranjero entre 1880-1920". *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. 13 (3): 477-489.
- García Sánchez, Eder.
2015. "Entre el imaginario y lo imaginado. Pátzcuaro y el turismo a principios del siglo XX". En Ettinger, Catherine R. (coord.), *Imaginarios de tradición y modernidad*. México: MAPorrúa.
- García Sánchez, Eder.
2015. "Inserción material en un contexto tradicional. Pátzcuaro y el turismo en la década de 1930". X Foro de Avances y Seminario Internacional de Investigación y Arquitectura. Morelia: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Gillpatrick, Wallace.
1911. *The Man Who Likes Mexico*. Nueva York: The Century Co.
- González F. Eligio y Ruiz S. David.
2004. "Catálogo documental del fondo de protocolos notariales del distrito de Pátzcuaro (1891-1893)". Tesis de licenciatura en historia. Morelia: Facultad de Historia, UMSNH.
- Guerrero Rodríguez, Rafael.
2015. "La construcción de una identidad cultural y el desarrollo de turismo en México". *Pasos. Revista de turismo y patrimonio cultural*. 13 (5): 1019-1036.
- Hale, Susan.
1919. *Letters of Susan Hale*. Boston: Caroline P. Atkinson.
- Hopkinson Smith, Francis.
1889. *A White umbrella in México*. London: Lonmans Green & Co.
- Janvier, Thomas A.
1890. *The Mexican guide*. New York: Charles Scribner's Sons.
- Leclercq, Jules.
1885. *Voyage au Mexique de New York à Veracruz. En suivant des rutes de terre*. Paris: Librairie Hachette et Cie.
- O'Farril, R. y Co.
1895. Reseña histórica, estadística y comercial de México y sus estados. México: Reina regente.
- Ramírez, R. Esperanza.
1986. *Catálogo de monumentos y sitios de la región lacustre. Pátzcuaro*. Tomo I. México: Gobierno del Estado de Michoacán, UMSNH.
- Reyes M., Jaime.
2006. "Las élites de Pátzcuaro y Valladolid, negocios y política en la transición del antiguo régimen al estado nacional (1808-1825)". Tesis de maestría en Historia. Morelia: Facultad de Historia, UMSNH.
- Rivera C., Manuel.
1883. *México pintoresco, artístico y monumental*. México: Editora Nacional.
- Rosiles B., Yesenia.
2004. "Catálogo documental Fondo de Protocolos Notariales del Distrito de Pátzcuaro 1885 – 1890. Archivo General de Notarías del Estado de Michoacán". Tesis de licenciatura en historia. Morelia: UMSNH, Facultad de Historia.
- Salas León, Antonio.
2010. *Cosas de antaño y de ogaño*. Morelia: Impresos Hurtado.
- Sánchez D., Gerardo.
1995. "Viajes por tierras de Michoacán en el siglo republicano". En Brigitte Boehm de Lameiras *et al.* *Michoacán desde afuera visto por algunos de sus ilustres visitantes extranjeros, siglos XVI al XX*. Zamora: El Colegio de Michoacán, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Stanislawki, Dan.
2007. *La anatomía de los once pueblos de Michoacán*. Zamora: CIDEM, UNAM, Instituto de Geografía.
- Starr, Frederick.
1908. *In Indian Mexico*. Chicago: Forbes & Company.
- Thomas P., Terry.
1909. *Terry's Mexico Handbook of travelers*. New York: Houghton Mifflin Company.

Fuentes hemerográficas

1886. *El Siglo Diez y Nueve*. México. XLVI (14596).
1886. “Muerte repentina”. *El monitor republicano*. XXXVI (162).
1887. *La Juventud literaria*. 10 (13).
1888. “Honores al señor E. H. Talbott”. XII (3261).
1888. *La Voz de México*. XIX (265).
1889. *El Diario del hogar*. VII (50).
1889. *El Fronterizo*. XI (548).
1892. *Reseña histórica, estadística y comercial de México y sus estados*. México: Reina regente.
1895. *Gaceta Oficial del Estado de Michoacán de Ocampo*. II (127).
1895. “Gran Hotel Mercado”. *El comercio de Morelia*. III (81).
1898. *La Libertad*. 6 (15).
1898. *La Libertad*. 6 (19).
1899. *Mexican Vistas*. Chicago and New York: Rand McNally and Co. Publishers.
1901. “El lago de Pátzcuaro. Compañía de navegación”. *La Libertad*. 9 (9).
1901. *La Libertad*. 9 (9).
1904. “Regular service to be established on lake Patzcuaro”. *The Mexican Herald*. XVIII (165).
1905. *La Voz de México*. XXXV (317).
1905. “The national lines of Mexico”. *The Mexican Herald*. XX (101).
1905. “Un ferrocarril eléctrico en Pátzcuaro”. *El economista mexicano*. XL (11). O’Farril R. y Co.
1907. *La Libertad* 15 (4).
1907. “Por la ciudad del lago”. *La Libertad* 15 (89).
1908. “Excursión dominical a Pátzcuaro”. *El pueblo orden y progreso*. I (2).
1908. “Los domingos en Pátzcuaro”. *El pueblo orden y progreso*. I (8).
1908. “Pátzcuaro”. *El pueblo orden y progreso*. I (8).
1908. “Suntuosas fiestas en Pátzcuaro”. *La Libertad*. 16 (3).
1908. “Tzintzuntzan y sus excursiones dominicales”. *La Libertad*. 16 (62).
1909. “El señor Luis Arriaga”. *El Pueblo orden y progreso*. IV (23).
1909. *El Tiempo*. XXIV (8562).
1910. *La Patria*. XXXIV (19706).

Notas

- ¹ Tiempo después el mismo vapor fue rebautizado como “Navidad”. 1887. “Composición por el C. Agustín M. Lazo, en la inauguración del vapor “Mariano Jiménez”. 1887. *La Juventud literaria* 13 (10). México. 15 de mayo: 6.
- ² 1901. “El lago de Pátzcuaro. Compañía de navegación”. *La Libertad* 9 (21). Morelia. 24 de mayo: 2.
- ³ 1895. *Gaceta Oficial del Estado de Michoacán de Ocampo*. II (127). Morelia. 12 de diciembre: 211.
- ⁴ 1886. *El Siglo Diez y Nueve*. XLVI (14596). México. 8 de noviembre: 2.
- ⁵ 1887. *El Diario del hogar*. VII (50). 13 de noviembre: 3. 1889. *El fronterizo*. XI (548). Tucson. July 06: 2. 1889. *El fronterizo*. XI (546). Tucson. June 22: 2.
- ⁶ 1901. *Fernando Wiegand le informa que desean adquirir unas embarcaciones pequeñas de vapor y gasolina, para el lago de Pátzcuaro, por lo que le solicita le mande información de los requisitos que se necesitan para hacer esas importaciones*, Centro de Estudios Histórico de México Carso (CEHM). CDLIV. 2a. 16. 26731.
- ⁷ 1905. “Regular service to be established on lake Patzcuaro”. *The Mexican Herald*. Aug 12: 2.
- ⁸ 1905. “Un ferrocarril eléctrico en Pátzcuaro”. *El economista mexicano*. 10 de julio: 2.
- ⁹ 1888. “Honores al señor E. H. Talbott”. *La Patria*. 6 de enero: 1.
- ¹⁰ Poetas como José María Zayas y Manuel Gutiérrez Nájera dedicaron uno de sus versos a “El lago de Pátzcuaro”, en 1898 y 1905, respectivamente. 1898. *La Libertad*. 6 (50). 6 de diciembre: 3. 1905. *La Libertad*. 13 (5). Morelia. 17 de enero: 4.
- ¹¹ 1888. “Honores al señor E. H. Talbott”, *La Patria*, 6 de enero.
- ¹² 1908. “Tzintzuntzan y sus excursiones dominicales”, *La Libertad*. 16 (62). 4 de agosto: 3.
- ¹³ “Excursión dominical a Pátzcuaro”, *El pueblo orden y progreso*, tomo I, núm. 2, Morelia, lunes 3 de agosto de 1908, p. 2. “Los domingos en Pátzcuaro”. *El pueblo orden y progreso*. I (8). Morelia. 10 de agosto de 1908: 2 y 3.
- ¹⁴ “Suntuosas fiestas en Pátzcuaro”. *La Libertad*. 16 (3). 10 de enero: 1 y 2.
- ¹⁵ “The national lines of Mexico”, *The Mexican Herald*. XX (101). June 10. 1905: 8.
- ¹⁶ 1905. *La Voz de México*. XXXV (317). 18 de enero: 4.
- ¹⁷ 1901. *La Libertad*. 9 (9). Morelia. 7 de junio.
- ¹⁸ 1907. *La Libertad*. 15 (4). Morelia. 11 de enero.

- ¹⁹ 1907. "Por la ciudad del lago". *La Libertad*. año 15 (89). Morelia. 5 de noviembre: 2. 1908. "Pátzcuaro", *El pueblo orden y progres*. I (8). Morelia. 10 de agosto: 2, 3. 1909. "El señor Luis Arriaga". *El pueblo orden y progreso*. IV (223). Morelia. 11 de mayo: 2. 1909. 1909. *El Tiempo*. XXIV (8562). México. 15 de mayo: 3. 1910. *La Patria*. XXXIV (19706). México. 8 de julio: p. 3.
- ²⁰ Murió dos años después. "muerte repentina". 1886. *El monitor republicano*. 8 de julio: 3. El hotel se ubicaba en el portal Juárez, como hasta ahora.
- ²¹ 1898. *La Libertad*. 6 (19). Morelia. 10 de mayo: 3. 1898. *La Libertad*. 6 (15). Morelia. 13 de abril.
- ²² 1888. *La Voz de México*. XIX (265). 18 de noviembre: 3.
- ²³ 1895. "Gran Hotel Mercado". *El comercio de Morelia*. 20 de diciembre: 4.
- ²⁴ 1888. *La Voz de México*. XIX (265). 18 de noviembre: 3.

Recibido: 01/03/2016
Reenviado: 27/07/2016
Aceptado: 16/09/2016
Sometido a evaluación por pares anónimos