

Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas
Anuario de Historia de América Latina

56 | 2019 | 369-395

Mario Peters

Universidade Federal do Rio de Janeiro

**Automobilität in Lateinamerika –
eine historiographische Analyse**



Except where otherwise noted, this article is licensed under a
Creative Commons Attribution 4.0 International license (CC BY 4.0)

<https://doi.org/10.15460/jbla.56.152>

Automobilität in Lateinamerika – eine historiographische Analyse

Mario Peters

Abstract. - Although car-ownership matters to many Latin Americans and cars are nearly omnipresent in daily life in Latin American societies, very little is known about important aspects of the social and cultural histories of automobility in Latin America. However, in the last ten years, several historians have begun to approach the meanings of automobility in Latin American countries. This trend is closely connected to recent developments and new approaches in the international research on mobility, the latter of which I discuss in the first part of this essay. To proceed, I analyze the state of the art on the history of automobility in Latin America, focusing on the following aspects: the emergence of early Latin American car cultures, car and traffic-related social conflicts, and road building. In the last part I ponder on the question of how future studies might advance the state of research on automobility and offer new perspectives on central themes in Latin American history.

Keywords: Historiography, Automobility, Latin America, Social Conflicts, Road Building.

Resumo. - Apesar da importância da posse de um carro e da onipresença do automóvel no cotidiano das sociedades latinoamericanas, por muito tempo os historiadores se engajaram pouco no estudo do tema da automobilidade. Contudo, na última década dedicaram-se ao estudo de assuntos relacionados ao automóvel. Esse desenvolvimento relaciona-se com tendências atuais na pesquisa internacional sobre a história da mobilidade, as quais discuto na primeira parte deste artigo. Na sequência analiso o estado da arte sobre a história da automobilidade na América Latina, focando nos seguintes aspectos: a formação de culturas automobilísticas nas primeiras décadas do século XX, os conflitos sociais em torno da automobilidade e a construção de estradas. Na última parte, apresento algumas perspectivas para pesquisas futuras e como estas podem

contribuir para o avanço da historiografia sobre América Latina num sentido mais amplo.

Palavras-chave: Historiografia, automobildade, América Latina, conflitos sociais, construção de estradas.

Einleitung

Im frühen 20. Jahrhundert priesen zahlreiche lateinamerikanische Intellektuelle und Schriftsteller¹ das Automobil als ein Symbol des Aufbruchs in eine neue Zeit.² Um 1925 zählten Brasilien und Argentinien zu den Ländern mit der größten Anzahl an Autos weltweit. Seit den 1950er Jahren trug die Gründung von Produktionsstätten durch ausländische Automobilkonzerne zur Massenmotorisierung in Lateinamerika bei. Die im Laufe der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts immer mehr auf das Automobil ausgerichtete Stadt- und Infrastrukturplanung trug in den vergangenen Jahrzehnten in den Ländern des Subkontinents wesentlich zum Anwachsen massiver ökologischer und sozialer Probleme bei, die bis heute ungelöst bleiben.

Trotz dieser Entwicklungen und der großen Bedeutung, die das Automobil und das Autofahren im alltäglichen Leben in Lateinamerika seit langem haben, hat das Thema Automobilität über lange Zeit hinweg erstaunlich wenig Interesse unter Lateinamerika-Historikern hervorgerufen. In den vergangenen zehn Jahren hat sich allerdings eine historische Forschung formiert, die nach der Bedeutung von Mobilität in lateinamerikanischen Gesellschaften fragt. Der vorliegende Aufsatz analysiert den Stand der Forschung zur Geschichte der Automobilität in Lateinamerika. Der Fokus liegt dabei auf vier relevanten Themenfeldern. So geht es einerseits um die urbanen Automobilkulturen des frühen 20. Jahrhunderts, die, wie einige neuere Publikationen zeigen, Teil der von gesellschaftlichen Eliten getragenen Modernisierungsprojekte waren. Andererseits wird auf Automobilität in Verbindung mit Urbanisierung und sozialen Konflikten eingegangen. Bislang ist kaum untersucht worden, wie das Automobil zur Verschärfung der sozialen Spaltung und Exklusionsprozessen in lateinamerikanischen Städten beigetragen hat. Gleiches gilt für die Konflikte, die das Aufkommen und die Verbreitung des Automobils seit dem frühen 20. Jahrhundert begleiteten und deren detaillierte Betrachtung neue

¹ Es sind stets Personen männlichen und weiblichen Geschlechts gleichermaßen gemeint, aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird im Folgenden nur die männliche Form verwendet.

² Guillermo Giucci, *The Cultural Life of the Automobile. Roads to Modernity*, Austin: University of Texas Press, 2012, S. 20-50.

Perspektiven auf die historische Entwicklung urbaner Gesellschaften eröffnen kann. Ein drittes Beispiel ist der Bau von Fernstraßen, der ebenso wie die Verbreitung von mit dem Automobil verbundenen sozialen Praktiken im Mittelpunkt einer Reihe von Publikationen steht, die in den vergangenen Jahren erschienen sind. Wie die entsprechenden Arbeiten zeigen, waren die Schaffung von Infrastrukturen und die Förderung individueller Mobilität zentrale Bestandteile der Agenda staatlicher und zivilgesellschaftlicher Akteure, die die Formierung nationaler Identitäten anstrebten und Mobilität als Schlüsselement für Fortschritt und Modernisierung propagierten. In diesem Kontext gehe ich viertens auch auf den Zusammenhang zwischen Mobilitätsinfrastrukturen und den interamerikanischen Beziehungen ein. Auch hier können durch eine Perspektive auf Automobilisierung neue Erkenntnisse gewonnen werden, so etwa hinsichtlich der Verbreitung US-amerikanischen Expertenwissens oder der Agenda lateinamerikanischer Akteure in der Planung von interkontinentalen Straßenbauprojekten.

Die Entwicklung der noch jungen Forschung zur Geschichte der Automobilität in Lateinamerika steht in engem Zusammenhang mit aktuellen Trends in der internationalen Mobilitätsforschung, die in einem ersten Abschnitt resümiert werden. Die anschließende Analyse der Forschung zu Lateinamerika zeigt auf, wie eine neue Geschichte der Automobilität zur Weiterentwicklung der genannten Themenfelder beitragen kann. In Verbindung mit der Formulierung einer Agenda für künftige Forschungen weist der vorliegende Beitrag abschließend darauf hin, dass die Umweltgeschichte der Automobilität bislang eine klaffende Leerstelle der historischen Lateinamerikaforschung darstellt.

Aktuelle Trends in der Forschung zur Geschichte der Automobilität

In den USA und Westeuropa haben sich Historiker, Soziologen, Geografen, Politikwissenschaftler, Stadtplaner sowie Literatur- und Kulturwissenschaftler seit der Mitte des 20. Jahrhunderts mit dem Automobil, der Entwicklung von Verkehrsinfrastrukturen und den weitreichenden Auswirkungen der Automobilität auf Transport- und Arbeitsstrukturen, die Umwelt, soziales Handeln und Kultur beschäftigt.³ Seit den 1960er Jahren erschienen zahlreiche

³ Einen guten Überblick über die ältere Historiographie zur Automobilität in den USA bietet Cotten Seiler, *Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America*, Chicago: University of Chicago Press, 2008, S. 1-16. Eine lesenswerte Synthese der Forschung zur Geschichte der Automobilität in Nordamerika und Westeuropa findet sich

Arbeiten, die vor allem die technologischen und industriellen Entwicklungen untersuchten, die den Aufstieg des Automobils zu dem dominanten Verkehrsmittel begünstigten. Viele Autoren betonten dabei insbesondere die Bedeutung der Automobilindustrie für die wirtschaftliche Entwicklung, die Sicherheitspolitik und den Aufbau eines Wohlfahrtsstaats in der Nachkriegszeit.⁴ Diese Studien erläuterten die Hintergründe relevanter politischer Entwicklungen und bieten einen nach wie vor nützlichen Einblick in das Handeln zentraler Akteure und Institutionen. Allerdings blieb die historische Forschung zur Automobilität lange eine Domäne der Technikgeschichte. So wurde der sozialen Konstruktion der Bedeutung des Autofahrens für individuelle Akteure bzw. spezifische gesellschaftliche Gruppen in den meisten Publikationen kaum Beachtung geschenkt.

Dies hat sich jedoch mittlerweile grundlegend geändert. Im Gegensatz zu Lateinamerika sind sozial- und kulturgeschichtliche Ansätze in der Forschung zur Automobilität in den Vereinigten Staaten und Westeuropa seit den 1990er Jahren etabliert. So ist Automobilität jeweils in einer Reihe von Studien im Zusammenhang mit Aspekten wie Gender,⁵ Race,⁶ und Urbanisierung⁷ eingehend untersucht worden. Die entsprechenden Arbeiten heben sich von den erwähnten älteren, konventionellen Ansätzen dadurch ab, dass sie analysieren, wie nationale Ideologien und sozial konstruierte Identitäten den

bei Gijs Mom, *Atlantic Automobilmism. Emergence and Persistence of the Car 1895-1940*, New York u. a.: Berghahn Books, 2015, S.7-27.

⁴ Siehe vor allem die Arbeiten der US-amerikanischen Historiker John B. Rae, James J. Flink und Mark H. Rose. John B. Rae, *The American Automobile. A Brief History*, Chicago: University of Chicago Press, 1965; James J. Flink, *The Automobile Age*, Cambridge: MIT Press, 1988; Mark H. Rose, *Interstate. Express Highway Politics, 1939-1989*, Knoxville: University of Tennessee Press, 1990.

⁵ Zu Automobilität und Gender in den USA siehe v. a. die Arbeiten von Virginia Scharff und Margaret Walsh; Virginia Scharff, *Taking the Wheel. Women and the Coming of the Motor Age*, New York: Free Press, 1991; Margaret Walsh, „Gender and American Mobility. Cars, Women, and the Issue of Equality“: Colin Divall (Hg.), *Cultural Histories of Sociabilities, Spaces and Mobilities*, London: Pickering & Chatto Publishers, 2015, S.29-37.

⁶ Siehe z.B. Seiler, *Republic of Drivers*, S. 105-128.

⁷ Die Ausrichtung der US-amerikanischen Stadt- und Verkehrsplanung auf das Automobil und die frühen Diskurse, die der Transformation amerikanischer Metropolen in autogerechte Städte vorausgingen, diskutieren u. a. Clay Mc Shane, Jane Holtz Kay und Peter D. Norton. Brian Ladd hat diese Thematik für die Vereinigten Staaten und Westeuropa übergreifend untersucht. Clay Mc Shane, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, New York: Columbia University Press, 1994; Jane Holtz Kay, *Asphalt Nation. How the Automobile Took Over America and How We Can Take It Back*, New York: Crown Publishers, 1997; Peter D. Norton, „Street Rivals. Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street.“: *Technology and Culture*, 48:2 (2007), S. 331-359; Brian Ladd, *Autophobia. Love and Hate in the Automotive Age*, Chicago: University of Chicago Press, 2008.

Zugang zu Mobilität für verschiedene gesellschaftliche Gruppen determinierten und das individuelle Bedürfnis, Auto zu fahren, auf komplexe Art und Weise beeinflussten.⁸ Während Autofahrer in der älteren Forschung zumeist als homogene Gruppe betrachtet wurden, ist in den vergangenen drei Jahrzehnten darüber hinaus das Bewusstsein gewachsen, dass dabei in Bezug auf Kategorien wie Gender, Race, Class, Nation und auch Region differenziert werden muss.⁹

Im Zuge des mobility turn¹⁰ in den Sozialwissenschaften hat sich seit der Jahrtausendwende wiederum zunächst vor allem in der nordamerikanischen und westeuropäischen Forschungslandschaft die Soziologie des Automobils als eigene Subdisziplin etabliert. In seiner in diesem Kontext entstandenen Arbeit *Sociology Beyond Societies* (2000) konstatierte John Urry, dass Forscher aus den Fachgebieten der Stadt- und Industriosozologie sowie der soziologischen Konsumforschung wichtigen Aspekten wie etwa der Massenproduktion von Autos und den daraus resultierenden gesellschaftlichen Transformationsprozessen, der wachsenden Verfügbarkeit von Automobilen für breitere Gesellschaftsschichten oder der Verbreitung von Automobilkulturen nicht genügend Beachtung geschenkt hätten.¹¹ In ihren

⁸ Seiler, *Republic of Drivers*, S. 11.

⁹ Ebd.

¹⁰ Der mobility turn und das sogenannte Mobilitätsparadigma, welches vor allem von den Soziologen John Urry und Mimi Sheller formuliert wurde, hatten ihren Ursprung in dem wachsenden Bewusstsein, dass die gesellschaftliche Bedeutung von Bewegung und Mobilität lange Zeit ignoriert worden war. Im Jahre 2000 unterstrich Urry die Notwendigkeit, die Mobilität von Personen, Objekten, Ideen und Informationen, die Interdependenzen zwischen verschiedenen Formen von Mobilität, und die unterschiedlichen Auswirkungen, die Mobilität auf das Alltagsleben verschiedener Akteure hat, zu untersuchen. Ein Jahrzehnt später hob der Geograph Tim Cresswell hervor, dass Mobilität mittlerweile als konstituierendes Element in der Formierung von Machtstrukturen und der Konstruktion von Identitäten betrachtet und neu theorisiert werde. Entsprechende Beiträge kommen dabei nach Sheller und Urry nicht nur aus der soziologischen Forschung, sondern auch aus der Anthropologie, Geographie, den Kulturwissenschaften, der Migrationsforschung und der Reise- und Tourismusforschung. Entsprechend groß ist auch die Bandbreite an Themen, die in den Mobility Studies untersucht werden. Cresswell hielt fest, dass sich die Ansätze der Mobility Studies vor allem gegenüber den Herangehensweisen der klassischen Transportgeographie und der älteren Migrationsforschung in wesentlichen Punkten unterscheiden. So werden nun unter anderem sowohl Bewegung als auch Stillstand bzw. Immobilität untersucht. Im Gegensatz zu früheren Ansätzen steht mittlerweile auch die politische Dimension der Mobilität im Mittelpunkt der Betrachtung. Tim Cresswell: „Mobilities I. Catching Up“: *Progress in Human Geography*, 35:4 (2011), S. 551; John Urry, *Sociology Beyond Societies. Mobilities for the Twenty-First Century*, London u. a.: Routledge, 2000; Mimi Sheller / John Urry: „The New Mobilities Paradigm“: *Environment and Planning A*, 38 (2006), S. 208-214.

¹¹ Urry, *Sociology Beyond Societies*, S. 59.

Arbeiten beschrieben Urry und Sheller Automobilität als ein einflussreiches, soziotechnisches System.¹² Sie untersuchten die Emotionen und Gefühle rund um das Automobil und stellten die Bedeutung des Autofahrens für die individuelle und gruppenspezifische Konstruktion von Identität und sozialem Status in Zusammenhang mit politischen und gesellschaftlichen Entwicklungen.¹³

In den letzten Jahren sind zunehmend Publikationen zur Kulturgeschichte des Automobils in verschiedenen regionalen Kontexten erschienen, die die genannten Ansätze aufgreifen und erweitern. Als paradigmatische Studie kann dabei vor allem das 2008 erschienene Buch *Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America* des Kulturwissenschaftlers Cotten Seiler gelten. Seiler arbeitet heraus, wie das Autofahren Subjektivität, Lebensstile und die Wahrnehmung der Umwelt in den Vereinigten Staaten verändert hat. Er betrachtet den Zeitraum zwischen 1895 und 1961 und wertet u. a. auch Werbematerial, Literatur und Popmusik als Quellen aus. Sozial- und kulturgeschichtliche Schwerpunkte setzt auch die Studie *Driving Spaces* (2007) des historisch arbeitenden Geographen Peter Merriman zur Planung, Konstruktion und Nutzung der ersten britischen Autobahn Motorway 1.¹⁴ Der Arbeit liegt ein Verständnis von Autofahren als sozialer Praxis zu Grunde und Merriman argumentiert gegen eine Interpretation von Schnellstraßen als sogenannten „Nicht-Orten“.¹⁵ Er folgt den Ansätzen von John Urry und Tim Cresswell und stellt die Produktion und den Konsum von Mobilität ins Zentrum seiner Analyse. Eine Pionierarbeit hinsichtlich einer transnationalen Kulturgeschichte der Automobilität hat Gijs Mom mit seinem 2015 veröffentlichten Buch *Atlantic Automobility: Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940* geleistet. Mom legt den Fokus auf die soziokulturellen Praktiken, welche sich speziell in Automobilclubs in den USA und sechs westeuropäischen Staaten entwickelten. Dabei zeigt er unter anderem auf, wie die Mitglieder solcher Vereinigungen zur Entstehung des Mythos von der Unverzichtbarkeit des Automobils beitragen.

¹² Sheller / Urry, „The New Mobilities Paradigm“, S. 209.

¹³ Mimi Sheller, „Automotive Emotions. Feeling the Car“: *Theory, Culture, and Society*, 21 (2004), S. 221-242; John Urry, „The System of Automobility“: *Theory, Culture, and Society*, 21 (2004), S. 25-39; John Urry, *Mobilities*, Cambridge u. a.: Polity Press, 2007.

¹⁴ Peter Merriman, *Driving Spaces. A Cultural-Historical Geography of England's M1 Motorway*, Malden/MA u. a.: Blackwell, 2007.

¹⁵ Marc Augé definiert Nicht-Orte als identitätslose Räume, die sich weder als relational noch als historisch bezeichnen lassen. Marc Augé, *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*, Frankfurt a.M.: S. Fischer, 1994, S. 92.

Die Forschung zur Automobilität in Lateinamerika: frühe urbane Automobilkulturen

Seit dem ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts begannen lateinamerikanische Eliten Automobile aus Europa zu importieren. Die neuartigen Fortbewegungsmittel dienten ihren meist wohlhabenden Besitzern vor allem als Statussymbol und trugen zur Herausbildung neuer Freizeitaktivitäten bei. Insbesondere Spazierfahrten erfreuten sich bald großer Beliebtheit, boten sie denjenigen, die sich ein Automobil leisten konnten, doch hervorragende Möglichkeiten zum „sehen und gesehen werden“.¹⁶ Allerdings blieben Ausflüge mit dem Automobil zunächst auf den städtischen Raum beschränkt, da es außerhalb der Stadtgrenzen kaum befahrbare Straßen gab. Die meisten Autobesitzer und auch viele modernistische Schriftsteller und Künstler, die von der neuen Technologie fasziniert waren, assoziierten mit dem Automobil und dem Akt des Autofahrens Fortschritt, Wissenschaft, Herausforderung und Abenteuer.¹⁷ Eine zentrale Rolle in der Entstehung städtischer Automobilkulturen spielten die Automobilclubs, die ab 1907 u. a. in Mexiko City, Rio de Janeiro, São Paulo und Buenos Aires gegründet wurden. Diese elitären Vereinigungen, die Großgrundbesitzer, Kaffeebarone, Politiker, Juristen und Ärzte zu ihren Mitgliedern zählten, setzten sich zum Ziel, das Automobil auch über den Kreis der Besitzer und das urbane Milieu hinaus populär zu machen und bemühten sich um eine Verbreitung der Automobilkultur.¹⁸ Dasselbe Ziel verfolgten Automobilzeitschriften, die ab den 1910er Jahren erschienen und in vielen Fällen von den Automobilclubs selbst herausgegeben wurden.

Die frühe Automobilkultur in lateinamerikanischen Metropolen ist Thema einiger Publikationen, die in den vergangenen Jahren erschienen sind. In seinem 2004 veröffentlichten Buch *Vida cultural do automóvel. Percursos da modernidade cinética* untersucht der uruguayische Literatur- und Kulturwissenschaftler Guillermo Gucci, wie sich das Automobil zu einem Instrument des sozialen Wandels und zum Ausdruck des weitreichenden Einflusses von Technologie auf kulturelle Produktion entwickelte.¹⁹ Er richtet dabei den Fokus auf Lateinamerika und betrachtet u. a. auch, wie Schriftsteller in verschiedenen Ländern des Subkontinents das Automobil und seine Auswirkungen auf das städtische Leben in den ersten Jahrzehnten des 20.

¹⁶ Joel Wolfe, *Autos and Progress. The Brazilian Search for Modernity*, Oxford: Oxford University Press, 2010, S.14-17.

¹⁷ Ebd., S. 14.

¹⁸ Gucci, *The Cultural Life of the Automobile*, S. 80.

¹⁹ Guccis Buch ist 2007 auch auf Spanisch und 2012 auf Englisch erschienen.

Jahrhunderts wahrnahmen. Dabei betont Giucci, dass viele Literaten den Prozess der Motorisierung als Symbol gesellschaftlicher Modernisierung propagierten.²⁰

Die Anfänge der Automobilisierung in Brasilien diskutiert der Historiker Joel Wolfe im ersten Kapitel seines Buchs *Autos and Progress: The Brazilian Search for Modernity* (2010). Im Mittelpunkt dieser Arbeit steht die Frage, warum sowohl staatliche Akteure als auch zivilgesellschaftliche Gruppen der Automobilität eine entscheidende Bedeutung für die Modernisierung ihres Landes und die Schaffung einer nationalen Identität beimaßen. Mit Blick auf die 1910er und 1920er Jahre hebt Wolfe hervor, dass die brasilianischen Automobilclubs auf den Ausbau von urbanen Straßennetzen und die Einführung von Verkehrsordnungen drängten, um die Städte autogerecht zu machen und Vorbehalten gegen das Automobil, die vor allem in der Tagespresse geäußert wurden, entgegenzuwirken.²¹ Bereits in den 1910er Jahren begannen die Clubs auch damit, auf eine Verbreitung des Automobilismus in Klein- und Mittelstädten sowie ländlichen Gegenden hinzuwirken. Zu diesem Zweck organisierten sie neben Straßenbaukampagnen auch Automobil-Expeditionen und Rennen ins Umland der Metropolen. Die Teilnehmer, die die auf Schotterpisten durch unwegsames Bergland und Regenwälder führenden Strecken bewältigten, wurden in den Automobilzeitschriften als elegante Sportsmänner und wagemutige Helden gefeiert und mit den Pionieren des 18. Jahrhunderts (*bandeirantes*) verglichen. Nach Wolfe verfolgten nicht wenige Enthusiasten schon zu diesem frühen Zeitpunkt auch Visionen von Automobilreisen- und Tourismus als Praktiken, die die Verbreitung einer nationalen Identität (*brasildade*) fördern sollten.²²

Ähnliche Entwicklungen, die sich zur selben Zeit in Mexiko ergaben, untersucht J. Brian Freeman in einem 2013 veröffentlichten Sammelband-Aufsatz.²³ Freeman schreibt, dass das Automobil im späten Porfiriat zu einem beliebten Konsumgut der urbanen Elite in Mexico City wurde, das dazu diente, den eigenen Wohlstand öffentlich zur Schau zu stellen. Im Zuge der Mexikanischen Revolution seien Autos, die sich besonders bei den Generälen der revolutionären Kräfte großer Beliebtheit erfreuten, dann aber zu einem

²⁰ Giucci, *The Cultural Life of the Automobile*, S. 24-25.

²¹ Wolfe, *Autos and Progress*, S. 15-22.

²² Unter Getúlio Vargas lagen in den 1930er Jahren solche Visionen dann auch staatlichen Initiativen zur Förderung der Motorisierung und des nationalen Tourismus zu Grunde. Wolfe, *Autos and Progress*, S. 27 und S. 93-98.

²³ J. Brian Freeman, „Los Hijos del Ford. Mexico in the Automobile Age, 1900-1930“: Araceli Tinajero / J. Brian Freeman (Hg.), *Technology and Culture in Twentieth-Century Mexico*, Tuscaloosa: University of Alabama Press, 2013, S. 214-232.

bedeutenden Symbol der veränderten Machtverhältnisse geworden. Freeman betont auch die Rolle der Bus- und Taxifahrer, die vor allem ab 1916 entscheidend zur Motorisierung des öffentlichen Raums und zu einer allmählichen Entelitisierung der Automobilkultur in Mexikos Hauptstadt beitrugen.²⁴ Während lateinamerikanische Automobilfreunde den Grad der Automobilisierung - und damit vermeintlich auch den Fortschritt ihrer Länder - an der Anzahl von Automobilen auf nationalem Territorium maßen, kamen in den 1920er Jahren zahlreiche ausländische Künstler, Schriftsteller, Intellektuelle und Touristen nach Mexiko, um das Land in seiner Authentizität zu erleben. Viele dieser Besucher empfanden das Auto als ein destruktives Element, welches das traditionelle Mexiko seiner Identität beraube und kritisierten die voranschreitende Motorisierung.²⁵ Eine gegensätzliche Perspektive nahmen mexikanische Avantgarde-Schriftsteller wie Salvador Novo ein, deren Beobachtungen zu den sozialen und kulturellen Auswirkungen der Motorisierung auf den städtischen Raum Freeman als Teil einer urbanen Ethnographie bezeichnet. Anstatt die Automobilkultur als Ausdruck einer „seelenlosen“ Amerikanisierung abzutun, hoben sie hervor, wie die Mexikaner auf innovative Art und Weise eine eigene lokale Variante dieser Kultur entwickelten. Mexikanische Schriftsteller, Automobilclubs und bald auch staatliche Akteure bezeichneten Freizeidfahrten in ländliche Gebiete als ideale Gelegenheiten, um indigene Kulturen kennen zu lernen und mexikanische Traditionen ins öffentliche Bewusstsein zu heben. Solche Argumente standen im Gegensatz zu der erwähnten Kritik ausländischer Beobachter am Automobil und trugen nach Freeman zur Verfestigung eines dualen Bildes von Mexiko bei, in dem die kosmopolitische Hauptstadt der traditionsgeprägten ländlichen Welt gegenüberstand.²⁶

²⁴ Freeman, „Los hijos“, S. 220.

²⁵ Ebd., S. 221-222.

²⁶ Ebd., S. 228.

Das Automobil und soziale Konflikte im frühen 20. Jahrhundert

Sowohl Guillermo Giucci als auch Joel Wolfe schreiben in ihren oben erwähnten Arbeiten, dass lateinamerikanische Journalisten dem Automobil in den ersten Jahren mit gemischten Gefühlen begegneten: Einerseits kritisierten sie, dass der Mangel an asphaltierten Straßen und das Fehlen einheitlicher Verkehrsregeln die Verbreitung der Automobilität verhindere. Andererseits wurden Autos häufig als gefährlich und von Menschenhand kaum zu kontrollierende Maschinen beschrieben.²⁷ Obwohl Giucci und Wolfe solch zwiespältige Gefühle erwähnen, muss festgehalten werden, dass kritischen Perspektiven auf das Automobil in den meisten der bislang vorliegenden Studien zur Automobilität in Lateinamerika nur sehr wenig Beachtung geschenkt wird.²⁸ Dabei wurde der Prozess der Motorisierung gerade in den Städten von heftigen gesellschaftlichen Konflikten begleitet. Insbesondere die steigende Anzahl von Verkehrsunfällen, bei denen Kinder und Passanten zu Schaden kamen, lösten ab den 1910er Jahren emotional geführte Debatten darüber aus, wer die Schuld an solchen Tragödien trage. Hinter den vorgebrachten Argumenten standen sehr gegensätzliche Vorstellungen darüber, wofür Straßen gemacht seien und wer das Recht besaß, sie zu nutzen. Historiker wie Peter D. Norton, Brian Ladd und Uwe Fraunholz, die zur Frühphase der Automobilisierung in den Vereinigten Staaten und Westeuropa geforscht haben, betonen, dass Fußgänger, Straßenhändler und Fuhrwerker dem Automobil keineswegs widerstandslos die Straße überlassen hätten.²⁹ Autofahrer wurden als antisozial, snobistisch und gewaltbereit beschimpft, während diese solche Anfeindungen häufig als Ausdruck sozialen Neids abtaten und die Gegner der Motorisierung als faul und rückständig verunglimpften. Die Front gegen das Automobil war jedoch breit und umfasste sowohl intellektuelle Kreise als auch weite Teile der Bevölkerung. Gerade Unfälle provozierten in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts auch gewaltsame Angriffe auf Autofahrer: nicht selten wurden sie Opfer von Steinwürfen oder Drahtseilattentaten.³⁰ Die Automobilclubs und die Autopresse entwickelten verschiedene Strategien, um die gesellschaftliche

²⁷ Wolfe, *Autos and Progress*, S. 15-16; Giucci, *The Cultural Life of the Automobile*, S. 82.

²⁸ Dies gilt grade für Wolfes Arbeit, die sich in erster Linie auf Konzern-Dokumente und Automobilmagazine stützt und in Folge dessen vor allem die mit Automobilität verbundenen Hoffnungen und Erwartungen sichtbar macht.

²⁹ Norton, „Street Rivals“, S. 331-334; Ladd, *Autophobia*, S. 17-24; Uwe Fraunholz, *Motorphobia. Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik*, Göttingen: Vandenhoeck&Ruprecht, 2002, S. 229-266.

³⁰ Fraunholz, *Motorphobia*, S. 271-273; Ladd, *Autophobia*, S. 24.

Akzeptanz des Automobils zu steigern, wobei sie entscheidende Unterstützung durch die Automobilindustrie erhielten. Norton (2007) zeigt sehr anschaulich, wie die Manipulation der Tagespresse und die Diskreditierung der Fußgänger als Jaywalker insbesondere in den Vereinigten Staaten als sehr effektive Instrumente bei der Durchsetzung eines nahezu exklusiven Anspruchs auf Straßennutzung für Autofahrer dienten.³¹

Konflikte im Straßenverkehr und die soziale Konstruktion der Dominanz des Automobils, die der tatsächlichen Massenmotorisierung um Jahrzehnte vorausging, haben erst in den letzten Jahren das Interesse einiger Lateinamerika-Historiker geweckt und stellen nach wie vor ein Forschungsdesiderat dar. In einem 2011 veröffentlichten Aufsatz untersucht Tomás Errázuriz anhand des Fallbeispiels Santiago de Chile, wie die Fortbewegung zu Fuß im Laufe der ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts zugunsten eines ungehinderten Autoverkehrs zunehmend reguliert und eingeschränkt wurde.³² Der Beitrag ist sichtbar von Peter D. Nortons einige Jahre zuvor veröffentlichtem Aufsatz zum Jaywalking in den Vereinigten Staaten inspiriert und Errázuriz nimmt auch direkt Bezug auf Norton und seinen Ansatz einer Mobilitätsgeschichte, die die Interdependenzen in der historischen Entwicklung verschiedener Fortbewegungsformen analysiert. Errázuriz hebt eingangs hervor, dass die Dominanz des motorisierten Verkehrs in Chile nicht so eindeutig gewesen sei wie in den USA und dass staatliche Akteure in Santiago bei der Implementierung von neuen Regeln und Kontrollmechanismen für Fußgänger weniger erfolgreich gewesen seien als ihre nordamerikanischen Kollegen zur selben Zeit.³³ Letztendlich wird bei der Lektüre seines Aufsatzes aber vor allem die Ähnlichkeit der Entwicklungen in Chile und den Vereinigten Staaten deutlich, obwohl Errázuriz nicht detailliert auf die Wahrnehmung der US-amerikanischen Verkehrspolitik durch chilenische Akteure eingeht. Er zeigt, dass Autofahrer in den 1910er Jahren zunächst fast ausnahmslos für Unfälle verantwortlich gemacht wurden, während Fußgänger in der öffentlichen Wahrnehmung meist in der Opferrolle erschienen. Besonders Taxifahrer und Chauffeure wurden zur Zielscheibe von Hasstiraden in der Tagespresse. Errázuriz betont, dass es dabei aber in erster Linie nicht um eine Kritik an fehlendem Fahrvermögen und den daraus folgenden, oftmals fatalen Konsequenzen ging. Vielmehr, so argumentiert er, seien es die sozioökonomischen Unterschiede zwischen Autobesitzern und der

³¹ Norton, „Street Rivals“, S. 331-359.

³² Tomás Errázuriz, „When Walking Became Serious. Reshaping the Role of Pedestrians in Santiago, 1900-1931“: *The Journal of Transport History*, 32:1 (2011), S. 39-65.

³³ Ebd., S. 42.

nichtmotorisierten Bevölkerung gewesen, die den gegenseitigen Anfeindungen zugrunde lagen. Der Siegeszug des Automobils wurde laut Errázuriz dementsprechend auch von vielen Bewohnern Santiagos als ein Ausdruck sozialer Ungleichheit und der Unterdrückung der Bevölkerungsmehrheit durch eine privilegierte Elite gedeutet.³⁴ Mit der wachsenden Popularität des Automobils in den 1920er Jahren wurden allerdings alle alternativen Fortbewegungsformen und vor allem das zu Fuß gehen zunehmend als Hindernis für einen freien Verkehrsfluss und damit auch für eine Modernisierung des urbanen Raums diskreditiert. Fußgänger wurden von Automobilisten nun als irrational, unverantwortlich und kaum zu berechnendes Element im Straßenverkehr beschrieben. Mit der Einführung neuer Verkehrsregeln im Jahre 1925 wurde die strenge Regulierung des Fußgängerverkehrs Teil der staatlichen Agenda. Der Trend zur Förderung des motorisierten Personenverkehrs verstärkte sich in den folgenden Jahren noch: Während der Diktatur unter Carlos Ibañez del Campo (1927-1931) folgte die Verkehrsplanung einem technokratischen Ansatz, der urbane Modernisierung nach dem Vorbild US-amerikanischer Städte mit Motorisierung gleichsetzte. Neben der Reduzierung von Importzöllen für Fahrzeuge und erhöhten Investitionen in den Straßenbau sah man auch die räumliche Trennung verschiedener Fortbewegungsformen und die Vereinheitlichung von Verkehrsordnungen vor und organisierte Kampagnen zur Verkehrserziehung für Fußgänger. Deutlichen Ausdruck fanden die gewandelten Verhältnisse auch in dem Jahresbericht des Direktors von Santiagos städtischem Verkehrs-Department für 1928, in dem er festhielt, dass Fußgänger für 90% aller Unfälle verantwortlich seien.³⁵

In einem 2016 erschienenen Aufsatz analysiert der Historiker Michael K. Bess die Einführung einer Verkehrsgesetzgebung in Mexiko ab den 1920er Jahren. Die Debatten über Verkehrssicherheit waren besonders im Norden des

³⁴ Errázuriz, „When Walking Became Serious“, S. 47-48. Der Historiker Pablo Piccato widmet in seiner Arbeit zur Kriminalität in Mexico City einige Seiten der Restrukturierung des öffentlichen Verkehrs, die Teil der modernistisch inspirierten Umgestaltung der Stadt im frühen 20. Jahrhundert war. Er hält fest, dass viele Zeitgenossen das Automobil - ähnlich wie zuvor bereits die Eisen- und Straßenbahnen - mit einer aggressiven Modernisierungspolitik assoziierten. Ähnlich wie Errázuriz schreibt Piccato, dass viele Fußgänger, die meist den ärmeren Schichten angehörten, die Nichtahndung von Verkehrsvergehen als Beweis dafür sahen, dass die Straßen ihrer Stadt zu einem zunehmend gefährlichen Umfeld wurden. Die Opfer von Verkehrsunfällen blieben weitgehend ohne Schutz, während sich die wohlhabenden Autobesitzer der öffentlichen Wahrnehmung nach auf ihren Einfluss verlassen konnten und notfalls die Justiz korrumpierten. Siehe Pablo Piccato, *City of Suspects. Crime in Mexico City, 1900-1931*, Durham u. a.: Duke University Press, 2001, S. 24-26.

³⁵ Errázuriz, „When Walking Became Serious“, S. 58-61.

Landes von der Absicht beeinflusst, durch eine von US-amerikanischen Modellen inspirierte Modernisierung des Straßenverkehrs die Entwicklung des regionalen Handels und des Automobiltourismus zu fördern.³⁶ Als Fallstudie dient Bess Monterrey, die Hauptstadt des Bundesstaates Nuevo León, die im Laufe der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ihre Verkehrsplanung zunehmend auf das Automobil ausrichtete. Er folgt dem Ansatz von Peter D. Norton, der die soziale Konstruktion eines exklusiven Anspruchs auf Straßennutzung für Autofahrer als notwendige Voraussetzung für die Transformation von US-Metropolen in autogerechte Städte beschrieben hat. Daneben legt Bess seiner Untersuchung auch John Urrys Interpretation des Automobilverkehrs als Faktor, der die Alltagsroutinen und Itinerarien von Fußgängern, Schulkindern, Briefträgern, Müllmännern, Farmern und anderen nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern unweigerlich in destruktiver Weise beeinflusste, zu Grunde.³⁷ Er betont, dass der Einfluss zeitgenössischer US-amerikanischer sozialer und kultureller Normen vor allem in der zunehmenden Kontrolle des Fußgängerverkehrs und der Beschränkung (land-)wirtschaftlicher Aktivitäten am Rande von Schnellstraßen sichtbar wird. So brachte die Einführung neuer Verkehrsregeln klare Gewinner und Verlierer hervor: Fußgänger hatten gegenüber motorisierten Verkehrsteilnehmern das Nachsehen und die Stadtbevölkerung profitierte in höherem Maße als die Mehrheit der Landbewohner, deren Erwerbstätigkeiten gerade im Falle der Viehzucht unter dem zunehmenden Autoverkehr litten.³⁸ Hier wird deutlich, dass die Nutzung städtischer Straßennetze und neuer Überlandverbindungen diverse Bevölkerungsgruppen miteinander in Konflikt brachte. Dass Macht und Einfluss dabei ungleich verteilt waren, zeigt sich nach Bess auch daran, dass Monterreys Verkehrspolizei motorisierte und nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer nicht mit derselben Strenge zur Einhaltung der neuen Verkehrsregeln anhielt. Allerdings hebt er auch hervor, dass benachteiligte Akteure wie Landbewohner, Fußgänger und Straßenhändler im Angesicht der scheinbar unaufhaltsam voranschreitenden Automobilisierung nicht einfach resignierten, sondern Gerichtsprozesse anstrebten, um ihre Interessen zu verteidigen und im (häufigen) Falle von juristischen Niederlagen auch bereit waren, die Dinge in die eigene Hand zu nehmen.³⁹

Einen Beitrag zur Erforschung der sozialen Konstruktion der Dominanz des Automobils in Lateinamerika hat jüngst auch der Umwelthistoriker Shawn W.

³⁶ Michael K. Bess, „Neither Motorists nor Pedestrians Obey the Rules’. Transit Law, Public Safety, and the Policing of Northern Mexico’s Roads, 1920s-1950s’’: *The Journal of Transport History*, 37:2 (2016), S. 155.

³⁷ Bess, „Neither Motorists“, S. 159-160.

³⁸ Ebd., S. 160.

³⁹ Ebd., S. 170.

Miller geleistet. Er untersucht, wie eine motorisierte Elite zwischen 1900 und 1960 die Straßen von Rio de Janeiro in ein nahezu exklusives Terrain für Automobile transformierte.⁴⁰ Dabei handelte es sich um einen Prozess, der einem globalen Trend folgte, nach Miller im Falle Brasiliens jedoch besonders dramatisch anmutet, da hier der Zugang zur Automobilität lange Zeit auf eine kleine elitäre Minderheit beschränkt blieb. Die Privilegien, die sich mit dem Zugang zu der neuen Technologie verbanden, lagen nicht so sehr in der freien und zügigen Fortbewegung begründet, die in Verbindung mit Fortschritts- und Modernisierungsideologien oftmals als großer Vorteil der Automobilisierung propagiert wurde. Vielmehr ermöglichte das Automobil die ersehnte räumliche Trennung von der übrigen Bevölkerung, die von den Oberschichten als rüpelhafter Pöbel und grundsätzlich krimineller Absichten verdächtig betrachtet wurde.⁴¹ Vor Beginn des Automobil-Zeitalters, so Miller, seien die Straßen und Plätze von Rio de Janeiro ein 'natürlicher Raum' gewesen, dessen wichtigste Eigenschaft trotz der Prägung der brasilianischen Gesellschaft durch Sklaverei und massive soziale Ungleichheit der freie Zugang für alle gewesen sei. Die Straße war ein Ort, an dem Handel getrieben und soziale Kontakte gepflegt wurden. Daran änderten auch die Modernisierungskampagnen und Stadtreformen des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts zunächst nichts. Erst das Aufkommen des Automobils gab den gesellschaftlichen Eliten die notwendige Technologie in die Hand, mittels derer sich künftige Muster der Straßennutzung lenken ließen.⁴² Ähnlich wie Bess kommt Miller zu dem Schluss, dass es im Zuge der Automobilisierung nicht nur zur Eliminierung traditioneller Funktionen der Straße gekommen sei, sondern auch zu einer drastischen Einschränkung der Mobilität der nichtmotorisierten Bevölkerung.⁴³ Jeglicher Versuch, den Automobilverkehr zu kontrollieren und zu regulieren, legitimierte letztendlich die Präsenz des Automobils und benachteiligte Fußgänger gegenüber Autofahrern.⁴⁴ Der Verdrängung anderer Straßennutzer und ihrer Aktivitäten lag auch die

⁴⁰ Shawn W. Miller, „Automotive Enclosures. The ‚Nature‘ of Rio de Janeiro’s Streets and the Elite Domination of the Urban Commons, 1900-1960“: *Zeithistorische Forschungen/Studies in Contemporary History*, 14 (2017), S. 487-510. Siehe auch Shawn W. Miller, *The Street is Ours. Community, the Car, and the Nature of Public Space in Rio de Janeiro*, Cambridge: Cambridge University Press, 2018.

⁴¹ Miller, „Automotive Enclosures“, S. 506.

⁴² Ebd., S. 496.

⁴³ In diesem Zusammenhang hebt Miller insbesondere die Verdrängung der Fußgänger auf die äußerst schmalen Bürgersteige hervor, welche städtische Verkehrsplaner schon bald ebenfalls im Sinne eines möglichst ununterbrochenen Bewegungsflusses zu regulieren versuchten. Siehe Miller, „Automotive Enclosures“, S. 498-500.

⁴⁴ Ebd., S. 502.

Ausübung von Gewalt zugrunde, deren sichtbarster Ausdruck die häufigen Unfälle waren, bei denen Fußgänger und oftmals auch Kinder die Opfer waren. War diese Form der Gewaltausübung auch nicht intendiert, so war sie nach Miller jedoch in gewisser Form institutionalisiert, da staatliche Akteure einschließlich der städtischen Polizeikräfte und Verkehrspolitiker die tatsächliche Anzahl der täglichen Unfälle und ihre oftmals fatalen Konsequenzen verschwiegen oder herunterspielten. Miller betont in diesem Zusammenhang, dass eine Analyse der kulturellen Bedeutung der in Zusammenhang mit dem Autofahren stehenden Gewalt wesentlich zum Verständnis der Straße als sozialem Ort und der Geschichte des 20. Jahrhunderts an sich beiträgt.⁴⁵

Straßenbau in Lateinamerika: Modernisierung, nation-building und Automobiltourismus

Wie bereits angedeutet, wurde der Ausbau von Straßeninfrastrukturen in verschiedenen lateinamerikanischen Ländern ab den 1920er Jahren zu einem zentralen Bestandteil der Agenda lokaler und nationaler Regierungen. Der Bau von Überlandverbindungen für den Automobilverkehr war in den Augen staatlicher Akteure Voraussetzung für die angestrebte Modernisierung und für die Erschließung des jeweiligen nationalen Territoriums. Durch das Reisen mit dem Automobil sollte den Menschen die Möglichkeit gegeben werden, ihre Heimatländer kennen zu lernen und mit ihren Landsleuten in Kontakt zu kommen. Damit verband sich auch die Erwartung, patriotische Gefühle wecken zu können. Neben staatlichen Akteuren setzten sich aber vor allem auf regionaler und lokaler Ebene auch private Unternehmer und Bürgervereinigungen für die Umsetzung von Straßenbauprojekten ein, da sie sich hiervon eine Überwindung der Isolation ihrer Gemeinden und wirtschaftliches Wachstum versprachen.⁴⁶

In den vergangenen Jahren hat sich eine Reihe von geschichtswissenschaftlichen Studien mit der Frage befasst, wie die Rhetorik staatlicher Modernisierungsprojekte in Lateinamerika im Straßenbau in die Praxis umgesetzt wurde. In Zusammenhang damit wird mittlerweile auch analysiert, wie sich der Bau neuer Straßen auf das Alltagsleben auswirkte. Michael K. Bess hat diese Aspekte für das postrevolutionäre Mexiko untersucht. Er betont, dass Mitglieder der Bundes- und Staatenregierungen in

⁴⁵ „Automotive Enclosures“, S. 505.

⁴⁶ Michael K. Bess, „On the Course of Progress. A Review of Literature on Road Building in Latin America“: *Mobility in History*, 8 (2017), S. 35.

den 1920er und 1930er Jahren mit Unternehmern, Schullehrern und ländlichen Gemeindevertretern zusammenarbeiteten, um Straßennetze zu erneuern und auszubauen.⁴⁷ Insbesondere Technokraten und Lehrer an bundesstaatlichen Schulen, die als Befürworter einer staatlich gelenkten Entwicklungspolitik auftraten, waren überzeugt, dass der Bau von neuen Straßen ein wesentliches Element in der gesellschaftlichen *reconstrucción* nach dem Ende der gewaltsamen Auseinandersetzungen der Revolutionsjahre war und dazu beitragen würde, die ärmlichen Lebensverhältnisse in ländlichen Gemeinden zu verbessern. Auch Tageszeitungen übten in dieser Hinsicht in den frühen 1920er Jahren Druck auf die Regierung Obregón aus und auf lokaler Ebene engagierten sich Bürgerkomitees in der Rekrutierung von freiwilligen Arbeitskräften und sammelten Geld, um den Bau neuer Straßen zu finanzieren.⁴⁸ Ab der zweiten Hälfte der 1920er Jahre wurde der Straßenbau dann zu einem Eckpfeiler des revolutionären Nationalismus. Wie Bess zeigt, wurden unter Obregóns Nachfolger Calles im Zuge nationalistischer Reformen neue Gesetze erlassen, die die Kontrolle von Straßen durch private ausländische Unternehmen unterbinden sollten. Solche Initiativen waren eine Reaktion auf die in vielen Fällen erfolglos gebliebenen Versuche, vor Gericht die Freigabe der von US-amerikanischen Ölfirmen für den Transport von Gütern gebauten Straßen für den öffentlichen Verkehr zu erzwingen.⁴⁹ In den späten 1920er und frühen 1930er Jahren wurden der oberste Gerichtshof und Gerichte auf bundesstaatlicher Ebene zu Verfechtern des öffentlichen Zugangs zu Straßen und setzten der von den Unternehmen ausgeübten Kontrolle über lokale Mobilität ein Ende.⁵⁰ Weiterhin trugen Bestimmungen, die Quoten für die Einstellung von mexikanischen Arbeitskräften festlegten und direkte Investitionen ausländischer Unternehmer in mexikanische Straßenbauprojekte untersagten, dazu bei, dass Mexiko zunehmend die Kontrolle über seine Transportinfrastruktur festigen konnte und sich der Straßenbau als Symbol des nationalen Fortschritts präsentieren ließ.⁵¹

In einem weiteren Artikel zeigt derselbe Autor, dass sich die Verhältnisse im Kontext des Zweiten Weltkriegs und der Politik der guten Nachbarschaft änderten und US-amerikanische Investitionen in den mexikanischen

⁴⁷ Michael K. Bess, „Revolutionary Paths. Motor Roads, Economic Development, and National Sovereignty in 1920s and 1930s Mexico“: *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, 32:1 (2016), S. 56-57.

⁴⁸ Bess, „Revolutionary Paths“, S. 62-66.

⁴⁹ Die Unternehmen argumentierten für gewöhnlich, dass sich die öffentliche Nutzung der Straßen negativ auf die Abwicklung ihrer Geschäfte auswirken würde.

⁵⁰ Bess, „Revolutionary Paths“, S. 73-76.

⁵¹ Ebd., S. 77-82.

Straßenbau ab 1941 wieder an Bedeutung gewannen.⁵² Die Unterstützung beim Ausbau von Transport-Infrastrukturen legte demnach auch die Grundlagen für eine breitere politische und wirtschaftliche Kooperation zwischen Mexiko und den USA in den 1940er und frühen 1950er Jahren.⁵³ Darüber hinaus argumentiert Bess, dass die praktische Umsetzung der Straßenbauprojekte auf lokaler und regionaler Ebene zu Streitigkeiten zwischen verschiedenen Interessensgruppen führte, auch wenn diese Gruppen den Straßenbau aufgrund der damit verbundenen Hoffnungen auf ein regionales Wirtschaftswachstum grundsätzlich unterstützten. Konflikte entzündeten sich demnach zum einen am Verlauf der neuen Straßen über privates Land, der Zerstörung landwirtschaftlich genutzter Flächen und auch am zweifelhaften Benehmen auswärtiger Straßenbauarbeiter. Diesen wurde nicht selten von der lokalen Bevölkerung vorgeworfen, sich außerhalb der Arbeitszeiten exzessivem Alkoholgenuss hinzugeben und Streitigkeiten anzuzetteln, die in gewalttätigen Auseinandersetzungen endeten.⁵⁴ Die Lösung solcher Konflikte offenbart die ungleichen Machtstrukturen, die den mit dem Straßenbau verbundenen politischen Prozessen zu Grunde lagen. Jedoch waren lokale Akteure nicht völlig mittellos: Sie nutzten ihre Kontakte zu befreundeten Richtern und Politikern oder behinderten den Straßenbau aktiv, wenn dieser ihren eigenen Interessen entgegenstand. Bess schließt daraus, dass in den Disputen um den Bau von Straßen gegensätzliche Vorstellungen zur grundsätzlichen Ausrichtung der ökonomischen Modernisierung Mexikos zu Tage traten.⁵⁵

Die entscheidende Rolle, die Automobilclubs dabei spielten, den Straßenbau zu einem Gegenstand der lokalen und nationalen Politik zu machen, untersucht Melina Piglia am Beispiel zweier solcher Organisationen, des Touring Club Argentino (TCA) und des Automóvil Club Argentino (ACA).⁵⁶ Piglia zeigt, dass der TCA ab den 1920er Jahren vor dem

⁵² Michael K. Bess, „Routes of Conflict. Building Roads and Shaping the Nation in Mexico, 1941-1952“: *The Journal of Transport History*, 35:1 (2014), S. 78-96.

⁵³ Ebd., S. 79.

⁵⁴ Bess, „Routes of Conflict“, S. 91.

⁵⁵ Ebd., S. 93-94. Ähnlich wie Bess betont auch Wendy Waters, dass die Konturen lokaler und nationaler Straßenbau-Politik im postrevolutionären Mexiko eng miteinander verflochten waren. Sie hebt insbesondere den Einfluss regionaler Akteure hervor, die zwischen Bewohnern ländlicher Gebiete und Vertretern der Bundesstaaten und der Nationalregierung vermittelten. Wendy Waters, „Remapping Identities. Road Construction and Nation Building in Postrevolutionary Mexico“: Mary Kay Vaughan / Stephen E. Lewis (Hgs.), *The Eagle and the Virgin. Nation and Cultural Revolution in Mexico, 1920-1940*, Durham u. a.: Duke University Press, 2006, S. 221-242.

⁵⁶ Melina Piglia, „Motor Clubs in the Public Arena. The Argentine Automobile Club, the Argentine Touring Club and the Construction of a National Roads System“: *The Journal of Transport History*, 36:2 (2015), S. 170-187.

Hintergrund fehlender öffentlicher Initiativen zum Ausbau von Straßeninfrastrukturen Druck auf staatliche Akteure ausübte. Seine Mitglieder veröffentlichten technische Studien zur Machbarkeit von Straßenbauprojekten, arbeiteten an Entwürfen für Verkehrsordnungen und organisierten Ausstellungen und Paraden. Der ACA pflegte derweil enge Beziehungen zu Gewerbebranchen, die mit der Automobilproduktion verbunden waren. Seine Mitglieder, deren Zahl im Laufe der 1920er Jahre stark anwuchs, assoziierten mit dem Automobil kulturelle Modernität, ökonomischen Fortschritt und nationale Einheit. Sie setzten sich zum Ziel, Autoreisen zu einem komfortablen Erlebnis zu machen und gaben zu diesem Zweck Straßenkarten heraus, statteten Verkehrswege mit Hinweisschildern aus und unterhielten ein weitläufiges Netzwerk von Tankstellen.⁵⁷ Die Kooperation mit staatlichen Institutionen, die in den 1930er Jahren und insbesondere seit der Gründung der nationalen Straßenkommission (Dirección Nacional de Vialidad) im Jahre 1932 intensiviert wurde, begriffen die Mitglieder des ACA als 'praktischen Patriotismus'. Spätestens seit dem Beginn der Kooperation mit der Ölgesellschaft Yacimientos Petrolíferos Fiscales in den frühen 1940er Jahren wurde der ACA schließlich zu einer quasi-staatlichen Organisation, die insbesondere in dünn besiedelten Regionen wichtige Dienstleistungen anbot.⁵⁸ Obwohl die Bedeutung des TCA in den 1930er Jahren deutlich abnahm, hält Piglia fest, dass beide Clubs sehr erfolgreich darin waren, ihre privaten Interessen zu öffentlichen Angelegenheiten zu machen und den Staat dazu zu bringen, sich dieser Interessen anzunehmen.⁵⁹

In ihrem Beitrag betont Piglia, dass der politische Charakter des Handelns der beiden argentinischen Automobilclubs und deren Rolle als Wegbereiter des nationalen Automobiltourismus im lateinamerikanischen Kontext eine Besonderheit gewesen seien.⁶⁰ Diese These wird durch Wolfes und Freemans Forschungsergebnisse zu Brasilien bzw. Mexiko widerlegt. In *Autos and Progress* schreibt Wolfe, dass der 1908 gegründete Automóvel Club do Brasil (ACB) seit den frühen 1920er Jahren öffentlich-private Partnerschaften anregte, um den Ausbau von Straßeninfrastrukturen voranzutreiben. Von besonderer Bedeutung waren in diesem Zusammenhang die Überlandverbindungen von Rio de Janeiro nach São Paulo und zwischen Rio und dem ca. 80 Kilometer nördlich gelegenen Petrópolis. Die Planung und Konstruktion der Straße zwischen Rio de Janeiro und Petrópolis übernahm der

⁵⁷ Piglia, „Motor Clubs“, S. 177.

⁵⁸ Ebd., S. 185.

⁵⁹ Ebd.

⁶⁰ Ebd., S. 171-172.

ACB selbst und arbeitete dabei eng mit US-amerikanischen Regierungsvertretern und Unternehmern zusammen.⁶¹ Ähnlich wie ihre brasilianischen und argentinischen Pendanten betrieben auch mexikanische Automobilclubs und Automobilzeitschriften bereits Jahre, bevor der Staat im Straßenbau aktiv wurde entsprechende Lobbyarbeit.⁶² Wie Freeman zeigt, war dabei neben der Erschließung des nationalen Territoriums die Förderung des Automobiltourismus ein zentrales Ziel.⁶³

Den Zusammenhang zwischen Modernisierung, Straßenbau und Automobiltourismus hat auch der chilenische Historiker Rodrigo Booth untersucht. Am Beispiel einer zwischen 1917 und 1931 gebauten Panoramastraße zwischen den beiden in der Provinz Valparaíso gelegenen Küstenorten Viña del Mar und Concón zeigt er, wie neue Straßen staatlichen Modernisierungskampagnen eine praktische Dimension verliehen und Landschaften für wohlhabende Touristen im doppelten Sinne „erfahrbar“ machten. Booth geht auf die Lobbyarbeit von lokalen Automobilclubs und die staatliche Förderung des Automobiltourismus ein. Er beschreibt, wie diese Faktoren mit dem steigenden Interesse chilenischer Straßenbau-Ingenieure mit ihrer Arbeit, landschaftliche Ästhetik in Szene zu setzen, und dem internationalen Austausch von Expertenwissen in der Planung und Konstruktion der neuen Küstenstraße zusammenwirkten. Chilenische Automobilfreunde sahen in der Straße einen Ausdruck dafür, dass die von ihnen gepflegte Automobilkultur sowohl moderne Technologie als auch die Natur – zwei scheinbar im Gegensatz zueinander stehende Elemente – wertschätzte.⁶⁴ Die Verbindung zwischen Viña del Mar und Concón wurde in den 1920er Jahren zur beliebtesten nationalen Route für Automobiltouristen. Das trug entscheidend dazu bei, dass die chilenische Regierung den Tourismus zunehmend als rentablen, ökonomischen Sektor erkannte und – ähnlich wie in anderen lateinamerikanischen Ländern – als wesentlichen Faktor in der Bildung einer nationalen Identität einschätzte.⁶⁵ Die Automobilclubs feierten den Highway als ein Symbol der gelungenen Integration der Technologie in touristische Landschaften und nahmen das Prestigeprojekt zum Anlass für eine Kampagne zugunsten der ästhetischen Aufwertung anderer Überlandverbindungen im Land, welche Autofahrern die Möglichkeit geben

⁶¹ Wolfe, *Autos and Progress*, S. 54-56.

⁶² Freeman, „Los Hijos del Ford“, S. 225.

⁶³ Ebd., S. 227.

⁶⁴ Rodrigo Booth, „Turismo, Panamericanismo e ingeniería civil. La construcción del camino escénico entre Viña del Mar y Concón (1917-1931)“: *Historia*, 47:2 (2014), S. 279.

⁶⁵ Ebd., S. 284-287.

sollten, in den Genuss der Natur zu kommen.⁶⁶ Spätestens seitdem im Juni 1924 ein Abschnitt des Highways bei einem Hochwasser zerstört worden war, musste aber auch den enthusiastischsten Unterstützern des Automobils klar sein, dass die Straße den Gewalten der Natur ausgesetzt war. Daher verwundert es auch nicht, dass nicht wenige Zeitgenossen die Fertigstellung des Highways einige Jahre später als Triumph des Menschen über das 'Imperium der Natur' empfanden und Touristen, die mit dem Automobil von Viña del Mar nach Concón fuhren, in ihren Reisebeschreibungen neben der Geschwindigkeits-Erfahrung und der landschaftlichen Vielfalt vor allem das Gefühl betonten, sich in einer von Infrastruktur dominierten Natur fortzubewegen.⁶⁷

Wie Booth in seinem Beitrag zeigt, trafen die Innovationen des US-amerikanischen Straßenbaus in den 1920er Jahren bei lateinamerikanischen Automobilisten und Ingenieuren auf großes Interesse. Schon bald kam es zu einem regen Austausch von Expertenwissen, der auch von US-amerikanischer Seite entscheidend gefördert wurde, da man darauf hoffte, durch eine Verbreitung der Automobilität den eigenen kulturellen Einfluss in Lateinamerika stärken und mit Automobilen und Straßenbau verbundene Produkte exportieren zu können.⁶⁸ Im Juni 1924 bereiste im Rahmen einer Konferenz der kurz zuvor ins Leben gerufenen Panamerican Highway Commission eine Gruppe von lateinamerikanischen Experten die US-amerikanische Ostküste. Unter ihnen waren auch drei chilenische Teilnehmer, die ihre Reise im folgenden Monat nach Kalifornien fortsetzten und dort den Austausch mit den am Bau des künftigen Pacific Coast Highway beteiligten Ingenieuren suchten, da hier ganz ähnliche klimatische und topographische Bedingungen gegeben waren wie in der Provinz Valparaíso. In den folgenden Jahren kam es zu einem regen Austausch von Informationen, der wie Booth zeigt, vor allem in chilenischen und kalifornischen Automobilzeitschriften eine Plattform fand. Während US-amerikanische Akteure darauf bedacht waren, den vorzüglichen Ruf der in ihrem Land produzierten Technologie zu fördern, wurden neue Straßen und Brücken in Chile zunehmend zu Symbolen des nationalen Fortschritts, deren Einweihung feierlich begangen wurde. Dabei stach der Highway zwischen Viña del Mar und Concón als erstes chilenisches Straßenbauprojekt hervor, dass auch auf internationaler Ebene Anerkennung fand.⁶⁹

⁶⁶ Diese Kampagne blieb allerdings in Folge der Rezession nach 1929 erfolglos. Siehe Booth, „Turismo“, S. 306-307.

⁶⁷ Booth, „Turismo“, S. 307.

⁶⁸ Ebd., S. 291.

⁶⁹ Ebd., S. 303.

Infrastrukturen der Automobilität und die interamerikanischen Beziehungen

Ähnlich wie Booth zeigen auch Michael K. Bess und Wendy Waters in ihren Arbeiten zu Mexiko, dass die Geschichte nationaler Straßenbauprojekte auch eine Geschichte internationaler Verflechtungen ist. Insbesondere der US-amerikanische Straßenbau diente lateinamerikanischen Experten als Vorbild und in vielen Fällen unterstützten die Vereinigten Staaten lateinamerikanische Straßenbauprojekte auch finanziell.⁷⁰ Neben den Fallstudien zu einzelnen lateinamerikanischen Ländern sind in den vergangenen Jahren aber auch Arbeiten zu Straßenbauprojekten erschienen, die nationale Grenzen überschritten. Besondere Beachtung hat dabei das Netzwerk von Straßen erfahren, das als Pan-American Highway System bekannt geworden ist und dessen Planung der Intention folgte, Nord- und Südamerika miteinander zu verbinden.

Der Historiker Ricardo D. Salvatore hat die Idee eines interkontinentalen Highways als 'Transportutopie' (transportation utopia) bezeichnet. Neben dem Pan-American Highway beschreibt er auch zwei weitere Infrastrukturprojekte, die Pan-American Railroad und die Einrichtung eines interamerikanischen Luftverkehrsnetzes durch die Pan-American Airways, als transportation utopia.⁷¹ Nach Salvatore zeigen diese Transportutopien des ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhunderts, wie sehr U.S.-amerikanische Visionen einer panamerikanischen Integration unter eigener Vorherrschaft mit infrastruktureller Vernetzung und der Mobilität von Personen und Waren

⁷⁰ Bess, „On the Course of Progress“, S. 38.

⁷¹ Die Ursprünge der Idee für eine interamerikanische Eisenbahn sind umstritten, erste konkrete Planungen entstanden bereits in den 1880er Jahren. Das Commercial Bureau of the American Republics richtete im folgenden Jahrzehnt eine internationale Eisenbahn-Kommission ein, die 1901 versterktigt wurde, mit Mitgliedern aus den Vereinigten Staaten, Mexiko, Guatemala und Peru besetzt war und die Aufgabe hatte, die Umsetzbarkeit eines entsprechenden Projekts zu evaluieren. Obwohl die Einschätzungen zunächst sehr optimistisch ausfielen, scheiterten im Laufe des frühen 20. Jahrhunderts diverse Versuche, Streckenabschnitte in Zentral- und Südamerika zu bauen. In den frühen 1930er Jahren wurden die Pläne für die Pan-American Railroad endgültig aufgegeben. Die Gründung der Pan-American Airways im Jahre 1927 stand in engem Zusammenhang mit verteidigungspolitischen Strategien der USA und der Sorge, der Erfolg der in Kolumbien ansässigen deutschen Fluggesellschaft SCADTA könne zu einer Ausweitung des deutschen Einflusses in Lateinamerika führen. Unter der Führung des Unternehmers Juan Trippe kontrollierten die Pan-American Airways und ihre Tochtergesellschaften bald den zentral- und südamerikanischen Luftverkehrsmarkt nahezu konkurrenzlos. Die Fluggesellschaft entwickelte sich darüber hinaus zu einem Symbol der internationalen Kooperation. Siehe Ricardo D. Salvatore, „Imperial Mechanics. South America's Hemispheric Integration in the Machine Age“: *American Quarterly*, 58:3 (2006), S. 673-680.

verbunden waren.⁷² Die drei interkontinentalen Infrastrukturprojekte sollten die Möglichkeit eröffnen, Transporttechnologien nach Lateinamerika zu exportieren, die dem eigenen Land Fortschritt gebracht und zur nationalen Integration beigetragen hatten.⁷³ Die Idee zum Bau des Pan-American Highway entstand auf der fünften internationalen Konferenz Amerikanischer Staaten in Santiago de Chile (1923) und wurde in den folgenden Jahren auf den panamerikanischen Straßenbau-Kongressen in Buenos Aires (1925), Havanna (1928) und Rio de Janeiro (1929) konkretisiert. Von Beginn an verbanden sich mit dem Highway Hoffnungen auf die Verbreitung US-amerikanischer Kultur und die Erschließung neuer Absatzmärkte für in den Vereinigten Staaten produzierte Waren sowie neuer Reiseziele für Automobiltouristen. Die interkontinentale Verbindungsstraße war daher ein Instrument zur Durchsetzung der hemisphärischen Hegemonie der USA und diente gleichzeitig Geschäftsinteressen. Darüber hinaus sahen US-amerikanische Verkehrsplaner und Ingenieure – die Salvatore als imperial mechanics bezeichnet – im Straßenbau und der Verbreitung der Automobilität eine Möglichkeit, den Lateinamerikanern die Errungenschaften einer technologisch überlegenen Zivilisation vor Augen zu führen und gleichzeitig zur Lösung von Problemen wie Unterentwicklung und regionaler und sozialer Ungleichheit beizutragen.⁷⁴

Wie zuvor schon die Pan-American Railroad wurde auch der Pan-American Highway niemals endgültig fertig gestellt. Das Scheitern der ursprünglichen Pläne sieht Salvatore in den begrenzten finanziellen Möglichkeiten lateinamerikanischer Staaten, dem unterschiedlichen Entwicklungsstand der verschiedenen Regionen und der extremen sozialen Ungleichheit auf dem Subkontinent begründet.⁷⁵ Für die Gestaltung der US-amerikanischen Außenpolitik sei diese Transportutopie wie auch die Pan-American Railroad und die Pan-American Airways letztlich aber vor allem von symbolischer Bedeutung gewesen.⁷⁶ Die drei Infrastrukturprojekte sorgten dafür, dass Vorstellungen von einer Vernetzung der Vereinigten Staaten und Lateinamerikas ebenso lebendig blieben, wie Visionen, nach denen Handel, Investitionen und die Schaffung von Jobs den Lateinamerikanern Wohlstand

⁷² Ebd., S. 664.

⁷³ Ebd., S. 672-673.

⁷⁴ Salvatore, „Imperial Mechanics“, S. 676-677.

⁷⁵ Ebd., S. 684.

⁷⁶ Trotz des tatsächlichen Erfolgs der Pan-American Airways sieht Salvatore auch im interamerikanischen Luftverkehrsnetz eine Transportutopie. Die Vernetzung der Amerikas sei für Luftreisende Wirklichkeit geworden, habe aber keineswegs zur Entwicklung und der Reduzierung von Ungleichheit in Lateinamerika beigetragen. Siehe Salvatore, „Imperial Mechanics“, S. 680.

bringen und die interamerikanische Kooperation entscheidend fördern würden.⁷⁷

Während Salvatore beschreibt, wie US-amerikanische Akteure den Pan-American Highway als Instrument zur Errichtung der hemisphärischen Hegemonie der Vereinigten Staaten konzipierten⁷⁸, betrachtet Rosa Elena Ficek die Straße als ein Infrastrukturprojekt, das von Interaktionen zwischen US-amerikanischen und lateinamerikanischen Ingenieuren, Regierungsvertretern, Automobilproduzenten, Verkehrsplanern und Automobilfreunden geprägt war. Sie beschreibt die Planung und den Bau des Highway als transnationalen Aushandlungsprozess und als ein Set internationaler, nationaler und regionaler Projekte, in denen sich nicht nur der US-amerikanische Einfluss in Lateinamerika, sondern auch internationale Kooperation und unterschiedliche Vorstellungen zu sozialen und kulturellen Differenzen in den Amerikas manifestierten.⁷⁹ Ficek will zeigen, dass der Pan-American Highway nicht nur als ein Symbol US-amerikanischer Macht und als Technologie, die der Verwirklichung eines informellen Empires diene, verstanden werden sollte. Dass sich in den Planungs- und Konstruktionsprozessen auch die Agency lateinamerikanischer Akteure und die Umsetzung lateinamerikanischer Ansätze zur nationalen und regionalen Modernisierung widerspiegeln, verdeutlichen die Entwicklungen auf dem Zweiten Panamerikanischen Straßenbaukongress, der 1929 in Rio de Janeiro stattfand. Während des Kongresses übten Delegierte aus mehreren lateinamerikanischen Staaten Kritik an dem US-amerikanischen Vorschlag, den Highway als eine einzelne von Norden nach Süden verlaufende Verbindung zu konstruieren und die Verantwortung für den Bau einer zentralen Koordinationsstelle zu übertragen. Sie setzten stattdessen die Idee eines Straßennetzwerkes durch. Ficek argumentiert, dass ein Netzwerk von Straßen nicht im Gegensatz zu US-amerikanischen Interessen stand, vor allem

⁷⁷ Ebd., S. 686.

⁷⁸ Eine ausführliche Darstellung der Planung und Konstruktion des Pan-American Highway in deutscher Sprache hat der Historiker Bruce E. Seely vor einigen Jahren vorgelegt. Sein Beitrag basiert weitestgehend auf der Auswertung von US-amerikanischen Quellen und konzentriert sich ähnlich wie der Aufsatz von Salvatore vor allem auf US-amerikanische Interessen. Bruce E. Seely, „Der Pan-American Highway - eine Straße zwischen zwei Kontinenten“: *Zeitschrift für Weltgeschichte. Interdisziplinäre Perspektiven*, 12:2 (2011), S. 141-174. Für eine aktuelle Studie zu den USA und dem Pan-American Highway siehe Eric Rutkow, *The Longest Line on the Map. The United States, the Pan-American Highway, and the Quest to Link the Americas*, New York: Simon&Schuster, 2019.

⁷⁹ Rosa E. Ficek, „Imperial Routes, National Networks and Regional Projects. The Pan-American Highway, 1884-1977“: *The Journal of Transport History*, 37:2 (2016), S. 129-154.

aber die Verbindung lateinamerikanischer Länder untereinander ermöglichte. Darüber hinaus hatten die einzelnen Staaten so die Möglichkeit, Straßen zu bauen, die ihren Interessen entsprachen und gleichzeitig Teil der wachsenden nationalen Straßeninfrastruktur und des Pan-American Highway Systems sein würden.⁸⁰ Diese Episode zeigt, dass lateinamerikanische Ingenieure und Verkehrsplaner nicht simple Rezipienten eines vermeintlich überlegenen US-amerikanischen Expertenwissens waren, sondern vielmehr daran arbeiteten, das Pan-American Highway System als ein Projekt zu gestalten, in dem nationale Erfahrungen und Interessen zur Geltung kamen.⁸¹ Später, in den 1950er und 1960er Jahren, sahen lateinamerikanische Entwicklungsstrategien den Bau sogenannter penetration roads und access roads vor, durch die dünn besiedelte und unterentwickelte Gebiete an Hauptverkehrsverbindungen angebunden und aus der Isolation befreit werden sollten. Zahlreiche dieser penetration roads und access roads wurden Teil des panamerikanischen Straßennetzwerkes und trugen zur regionalen Integration und zur Kooperation zwischen lateinamerikanischen Staaten bei.⁸² Als Ursache für die Nichtvollendung einer durchgehenden Straßenverbindung zwischen Nord- und Südamerika macht Ficek schließlich im Gegensatz zu Salvatore nicht die finanziellen Schwächen lateinamerikanischer Regierungen aus. Vielmehr begründet sie das Scheitern der ursprünglichen Pläne in dem US-amerikanischen Ansatz, den Pan-American Highway als Instrument zur Errichtung einer Gemeinschaft amerikanischer Staaten unter eigener Führung nutzen zu wollen.⁸³

Ähnlich wie Ficek betont auch Jessica Kim, dass transnationale Straßenbauprojekte Akteure mit unterschiedlichen Interessen und Einflussmöglichkeiten zusammenbrachten. In einem 2015 erschienenen Artikel untersucht sie den von Kalifornien aus durch das westliche Mexiko nach Mexiko City verlaufenden Pacific Highway. US-amerikanische und mexikanische Akteure, die in den 1930er Jahren im Planungsprozess miteinander kooperierten, waren sich hinsichtlich der Vorteile dieser Fernstraße grundsätzlich einig. Allerdings setzten sie hinsichtlich des Verlaufs der Route unterschiedliche Prioritäten: Die US-Amerikaner beabsichtigten, eine Panoramastraße zu bauen, die der Pazifikküste möglichst weit nach Süden folgen sollte, um so eine neue Attraktion für den Automobiltourismus zu schaffen. Die Mexikaner hingegen wollten Verbindungen ins Landesinnere

⁸⁰ Ebd., S. 136.

⁸¹ Ficek, „Imperial Routes“, S. 135.

⁸² Ebd., S. 142-144.

⁸³ Ebd., S. 147.

schaffen, um die lokale Mobilität zu erhöhen und die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern.⁸⁴

Bemerkungen zu den Perspektiven der Forschung zur Automobilität in Lateinamerika

Die Ausführungen in den vorigen Abschnitten zeigen, dass Themen wie die Entstehung früher Automobilkulturen und die Geschichte des Straßenbaus in den vergangenen zehn Jahren von verschiedenen Lateinamerika-Historikern aufgegriffen wurden. Gleichzeitig wird deutlich, dass wichtige Aspekte der Automatisierung nach wie vor nahezu unerforscht sind. Wie können nun künftige Studien zur Automobilität diese Lücken füllen und darüber hinaus mit neuen Erkenntnissen zur Weiterentwicklung so zentraler Themenfelder der historischen Lateinamerikaforschung wie Urbanisierung, soziale Ungleichheit, Modernisierung und der interamerikanischen Beziehungen beitragen?

Joel Wolfe, J. Brian Freeman und Melina Piglia haben lateinamerikanische Automobilclubs als einflussreiche zivilgesellschaftliche Organisationen beschrieben, die auf eine Verbreitung der Automobilkulturen und den Ausbau von Infrastrukturen der Automobilität hinarbeiteten. Die Aktivitäten dieser Vereinigungen verdienen noch mehr Aufmerksamkeit. Fallstudien zu weiteren Ländern und ein Band mit einer lateinamerikaübergreifenden Perspektive - ähnlich angelegt wie die Studie, die Mom für den nordatlantischen Raum vorgelegt hat - könnten sowohl dazu beitragen, regionale Besonderheiten zu identifizieren, als auch die naheliegende Frage nach der gegenseitigen Wahrnehmung und der grenzübergreifenden Kooperation zwischen den Automobilclubs zu beantworten. In den bisher vorliegenden Darstellungen erscheinen die Clubs als Organisationen, deren Mitglieder staatliche Akteure hinsichtlich einer Durchsetzung ihrer Interessen zu beeinflussen wussten. Dagegen hat die Tatsache, dass die Automobilclubs - in Zusammenarbeit mit der Automobilpresse und der Industrie - aktiv an der Diskreditierung und Verdrängung anderer Verkehrsteilnehmer beteiligt waren, bislang kaum Beachtung gefunden. Überhaupt stellen die mit der Verbreitung der Automobilität verbundenen gesellschaftlichen Konflikte bislang ein Forschungsdesiderat dar. Die vorgestellten Beiträge von Errázuriz, Bess und Miller liefern wichtige Ansätze, können aber nur ein Anfang sein.

⁸⁴ Jessica Kim, „Destiny of the West. The International Pacific Highway and the Pacific Borderlands, 1929-1957“: *Western Historical Quarterly*, 46:3 (2015), S. 311-333. Siehe auch Bess, „On the Course of Progress“, S. 38.

Wünschenswert wären Untersuchungen - auch in Buchlänge -, welche sowohl die mit Automobilität verbundenen Hoffnungen und Erwartungen als auch Auseinandersetzungen und Resistenzen betrachten. Eine solche Herangehensweise ermöglicht nicht nur eine breitere Perspektive auf die Automobilisierung, sondern würde auch wesentlich zur Erforschung der sozialen Exklusion und der Produktion und Reproduktion sozialer Ungleichheit beitragen. Eine entsprechend konzipierte Untersuchung, die die ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts behandelt, kann aufzeigen, dass Probleme wie Lärmbelästigung, Luftverschmutzung und Unfälle, die heutzutage mit dem Automobil assoziiert werden, den Alltag der Bewohner lateinamerikanischer Städte bereits in den 1920er Jahren prägten.⁸⁵ Darüber hinaus findet sich hier auch ein vielversprechender Ansatz zur Klärung der Frage, wie in lateinamerikanischen Gesellschaften eine Mentalität entstand, die die spätere Massenmobilisierung begünstigte.

Die in den vergangenen Jahren veröffentlichte Literatur zur Geschichte des Straßenbaus in Lateinamerika zeigt, dass die Schaffung von Infrastrukturen für den motorisierten Verkehr ein wichtiger Teil staatlicher Initiativen zur Modernisierung war. Gleichzeitig machen die verschiedenen Beiträge auch deutlich, dass es sich bei der Planung und Ausführung von Straßenbauprojekten um politische Aushandlungsprozesse handelte und der Modernisierungsprozess entgegen der offiziellen Rhetorik keineswegs immer gradlinig verlief. Es liegen bisher erste Untersuchungen zu Mexiko, Argentinien und Brasilien vor, die um Studien in Buchlänge und Fallstudien zu anderen Ländern ergänzt werden sollten. Auch hier wäre, wie jüngst von Bess angeregt, ein Sammelband mit einer lateinamerikaübergreifenden Perspektive wünschenswert.⁸⁶ Künftige Studien zu grenzübergreifenden und interkontinentalen Straßenbauprojekten wie dem Pan-American Highway können zu unserem Verständnis für zeitgenössische Perspektiven auf Straßeninfrastrukturen und Mobilität beitragen, wenn sie die sowohl von Kooperation als auch von Rivalität geprägten Interaktionen der an den Planungs- und Konstruktionsprozessen beteiligten Akteure untersuchen. Insbesondere Untersuchungen, die die Interessen und das Handeln lateinamerikanischer Akteure stärker in den Blick nehmen, können überdies einen wichtigen Beitrag zur sozial- und kulturgeschichtlichen Erforschung der Beziehungen zwischen Lateinamerika und den Vereinigten Staaten und der lateinamerikanischen Länder untereinander leisten.

Das Thema Straßenbau bietet außerdem einen Ausgangspunkt, um Mobilitäts- und Umweltgeschichte zusammenzudenken und damit eine

⁸⁵ Siehe Miller, „Automotive Enclosures“, S. 507.

⁸⁶ Bess, „On the Course of Progress“, S. 41.

Forschungslücke anzugehen. Dass es bisher an umweltgeschichtlichen Untersuchungen zur Automobilität in Lateinamerika mangelt, erstaunt umso mehr, wenn man bedenkt, dass für den Automobilverkehr gebaute Infrastrukturen wesentlich zur Transformation der natürlichen Umwelt in industriell produzierte und konsumierbare Landschaften beigetragen haben. Einen ersten Ansatz zur Erforschung dieser Zusammenhänge im lateinamerikanischen Kontext liefert der Aufsatz von Booth zur Panoramastraße zwischen Viña del Mar und Concón und ihrer touristischen Nutzung. Einen wichtigen Aspekt, der in künftigen Arbeiten aufzugreifen wäre, stellen die Diskurse lateinamerikanischer Automobilfreunde über die Integration von Technologie und Umwelt dar. In diesem Zusammenhang wäre auch zu diskutieren, wie Automobilisten bereits im frühen 20. Jahrhundert das Automobil als Mittel zur Wahrnehmung der Natur priesen, während sie gleichzeitig dazu beitrugen, diese zu zerstören.