



# UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO

## FACULTAD DE HISTORIA

### LA INTRODUCCIÓN DEL AUTOMÓVIL A MORELIA / ANÁLISIS SOCIO-TÉCNICO.

Tesis para obtener el grado de:

Licenciado en Historia

Presenta:

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

Asesor:

Dr. Oriel Gómez Mendoza

Fecha:

Marzo de 2011



*a la historia por la  
verdad, la inteligencia  
y el arte*

## ÍNDICE

Introducción.....	1
<b>Capítulo 1 EL AUTOMÓVIL, SU HISTORIA, GENERALIDADES Y CONSIDERACIONES SOCIALES.....</b>	<b>32</b>
• 1.1 El automóvil como medio de transporte, conceptos y consideraciones.....	33
• 1.2 Historia general del automóvil.....	38
• 1.3 Funcionamiento general de un automóvil.....	51
• 1.4 El automóvil en México.....	56
• 1.5 El automóvil como construcción social.....	63
<b>Capítulo 2 EL AUTOMÓVIL EN MORELIA.....</b>	<b>70</b>
• 2.1 Más sobre construcción social de la tecnología y cultura.....	71
• 2.2 La modernidad en Morelia.....	76
• 2.3 los primeros automóviles de Morelia.....	86
• 2.4 Primeros dueños y primeros usos.....	100
<b>Capítulo 3 LA CONSOLIDACIÓN DEL AUTOMÓVIL EN MORELIA.....</b>	<b>113</b>
• 3.1 Las primeras rutas de transporte público.....	114
• 3.2 El automóvil en la vida diaria.....	124
• 3.3 Adaptación y transformación de la ciudad para los automóviles.....	135
• 3.4 Comienzos de los años veinte y estabilización.....	145
Comentarios finales.....	157
Fuentes.....	163
Bibliografía.....	164

Fuentes Electrónicas.....	171
Otras Fuentes.....	171

## INTRODUCCIÓN

### Introducción al problema histórico

A finales del periodo “modernizador” que vivió el país conocido como Porfiriato comenzaron a llegar a la ciudad de Morelia los medios de transporte personal “modernos” que eran, entre otras tecnologías, referentes de las políticas Porfirianas de “Orden y Progreso” y las ideas modernizadoras para el desarrollo del país. Es precisamente el objeto de la presente investigación analizar cómo fue que ese artefacto llegó a la ciudad de Morelia; con ello pretendo entender a la sociedad moreliana de aquél tiempo a través del referente material y tecnológico que representa el automóvil o carruaje sin caballos, como se le conocía.

Los antecesores directos del automóvil de gasolina de nuestra época fueron los construidos en Alemania en 1885 por Karl Benz, que usaban como fuente para impulsarse a los motores de vapor, que eran muy pesados, “el motor moderno de gas, de explosión o de combustión interna fue inventando en 1860 gracias al alemán Nicolás A. Otto, pero fue hasta 1900 que la gasolina se convirtió en la fuente de energía”<sup>1</sup>. Entre 1903 y 1908 Henry Ford, norteamericano, y sus ingenieros, dieron el paso más grande que cambió la industria, desarrollaron diecinueve modelos de autos diferentes, designando a cada uno de ellos una letra del alfabeto. El modelo “T” se presentó el primero de octubre de 1908 , y rápidamente obtuvo mucha popularidad, esto en parte debido a que satisfacía las

---

<sup>1</sup> Williams, Trevor, *Historia de la tecnología*, Vol. 4, Siglo Veintiuno Editores S.A., México, 1978, P. 13.

necesidades de quienes podían adquirirlos, como por ejemplo la cuestión del clima, ya que el modelo T tenía techo y los anteriores no; la comodidad en espacio ya que no era para un solo pasajero sino para varios; no producía suciedad en la ropa de quien lo usara, los anteriores tenían algunas piezas visibles, por lo cual se podían manchar de aceite, entre otras. El precio de un modelo T para Estados Unidos era de 260\$ (dólares), pero por la demanda y la popularidad, además de la creciente mano de obra para producirlos, su precio aumentó hasta 850\$ aproximadamente a toda vez que las exportaciones a otros lados eran muy costosas. El modelo T trajo consigo muchas innovaciones, como la invención de la cadena de producción en 1913, por Henry Ford, quien la instaló en su fábrica de Highland Park, Detroit; así comenzó una industria de producción masiva, que aglutinaba a gran cantidad de trabajadores, con lo que el automóvil se convirtió en un medio de vida y de subsistencia.

La introducción de ese tipo de producción hizo que en 1914 en las fábricas de Ford se produjeran alrededor de 300,000 vehículos, con 13,000 trabajadores. Entre las innovaciones que popularizaron al modelo T se encontraban el colocar el volante del lado izquierdo del auto y el motor de cuatro cilindros, además de su rendimiento y correcta funcionalidad, a diferencia de otros autos anteriores<sup>2</sup>, por ello se puede comprender la relación de la popularidad del modelo T con el prestigio que se le dio por sus creadores, sin embargo la concepción sobre los autos no siempre fue generalizada: Pinch, por ejemplo, en su trabajo sostiene que

---

<sup>2</sup> Todos los datos presentados sobre el automóvil Norteamericano Ford han sido obtenidos de Rae, John B., *“El automóvil norteamericano: su historia, evolución y desarrollo”*, México, Limusa-Wiley, 1968.

algunos granjeros de Estados Unidos le dieron su propio valor al hacer que se aplicara a sus necesidades, como usarlo de fuente motriz para los aparatos de sus granjas y no como medio de transporte, con lo que son “significados radicalmente nuevos y diferentes son dados al automóvil por el grupo social de los usuarios, en este caso los granjeros”<sup>3</sup>.

Los automóviles comenzaron a llegar a México desde la década de 1890 aproximadamente, primero europeos y paulatinamente norteamericanos, Benz, Roll Royce y el modelo T eran de los más populares. En la última década del porfiriato lo que más había en la ciudad de México eran todavía tranvías con rieles y carruajes a caballo, o simples caballos; sólo las clases altas, básicamente los ricos, podían costear un automóvil. El auto era un claro signo de estatus y eran usados mayormente con propósitos de diversión, como ejemplo para los paseos en el bosque de Chapultepec, o para entretenimiento en carreras de autos, que se realizaban desde 1900, además de desfiles y en última instancia como medio de transporte, privado o público, que por una cuota, se utilizaban con propósitos de comercio, renta y placer. Los dueños de automóviles en su mayoría eran industriales o gente de negocios, con los medios económicos necesarios para tener uno. Figuras importantes de la vida política del país eran algunos de los principales dueños de automóviles, como Francisco I. Madero y su esposa, además del presidente Porfirio Díaz, que tenía un Packarde de 1909. Un detalle importante para hacer notar más la cuestión del auto como un signo de estatus era que los bomberos de la ciudad tenían sus medios de transporte básicamente con

---

<sup>3</sup> Pinch, Trevor, *La construcción social de la tecnología: una revisión*, Cambridge, MIT press, 1987 P. 32.

caballos que tiraban de un contenedor de agua, lo que indica la necesidad a la que respondía el auto para la sociedad, y no era precisamente su aplicación al beneficio de lo “público”, más bien el beneficio económico que se le pudiera dar y el prestigio que representaba tener uno<sup>4</sup>.

La etapa modernizadora Porfirista es una coyuntura referente para poder analizar cómo el automóvil fue uno de los signos o símbolos, si bien no el único, del cambio y “progreso” que ayudaron a transformar el contexto social moreliano. La modernización urbana de la ciudad comenzó a partir de 1868, de acuerdo con autores como Uribe Salas, con la inauguración de la primera fábrica moderna “La Paz”, una fábrica de manufacturas textiles, se inauguró el telégrafo y, posteriormente el teléfono, el tranvía urbano comenzó a usarse, el ferrocarril se inauguró y fue uno de los principales símbolos de este cambio, el sistema bancario llegó a Morelia, la ciudad tenía un comercio urbano muy activo y con gran comercio exterior, posteriormente se estableció la luz eléctrica en plazas y sitios públicos y más tarde el entubamiento de agua comenzó; entre 1886 y 1907 se realizaron tales mejoras. Pero aún así Morelia no era una gran ciudad industrial. Los tranvías eran el antecedente directo del transporte público en la ciudad, se introdujeron en 1884 y eran movidos por tracción animal, paulatinamente habría de vapor, 1886, pero también los cocheros particulares prestaban servicio de transporte, eran coches a caballo (carrozas). En 1910 con motivo del centenario la ciudad comenzó con el empedrado y pavimentación de las calles principales, la

---

<sup>4</sup> Igualmente para esta pequeña introducción todos los datos referentes a los automóviles en México fueron obtenidos de Martínez del Río, Marita, “*El transporte en la historia de México*”, México, Artes de México, 1960.

calle nacional fue la primera. El automóvil, como signo de modernidad y medio de transporte más rápido que los tradicionales, llegó a Morelia y cambió la dinámica social, los primeros comenzaron a hacerlo a finales del porfiriato, entre 1907 y 1908 y entraron de lleno en el periodo “revolucionario”, pero con el impulso de la “modernidad” y sin estar directamente inmersos en los movimientos revolucionarios, hasta asentarse posteriormente no sólo como un parte aguas en cuanto a medios de transporte sino como un referente social<sup>5</sup>.

El centro de estudio de la investigación será analizar las transformaciones en la sociedad de Morelia con referente en el automóvil, partiendo como marco de lo general a lo particular, del automóvil en general a la ciudad de Morelia y, el problema al menos para este caso es determinar cómo fue el proceso de representaciones sociales en torno al automóvil. El automóvil como construcción social y cultural en Morelia.

## **Estado de la cuestión**

Dentro de las fuentes para el estudio de los automóviles se puede mencionar que los estudios existentes están encaminados al estudio técnico del aparato y a las revisiones históricas sobre el mismo. Los automóviles han sido tema de estudio recurrente en distintas épocas desde su invención en el siglo XIX; precisamente

---

<sup>5</sup> Con motivos de dar una breve contextualización del problema histórico se han mencionado estos ejemplos, que sólo serán una pequeña mención sobre lo tratado en la investigación, para preparar el camino al análisis más amplio en el desarrollo de este trabajo. Los datos fueron obtenidos de Uribe Salas, J.A., 1993. Morelia, Los Pasos a la Modernidad. Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. México: 176 pp. Y de Morales García, Rogelio, *Hornacina de Recuerdos*, grupo corporativo La Voz de Michoacán, México, Morelia, 1995, 452pp.



en el siglo XX los trabajos sobre el tema han abundado y han sido estudiados por ingenieros, mecánicos, economistas, así como por historiadores de la tecnología, entre otros. Los matices y enfoques para abordar el tema han sido a la vez variados teniendo al análisis técnico y tecnológico como el referente para este tipo de trabajos, el funcionamiento y constitución del propio automóvil, pero igualmente la cuestión económica y el impacto de esta tecnología sobre la producción o comercio han sido temas recurrentes en su análisis, así como los trabajos históricos sobre la invención y el desarrollo del artefacto tecnológico, revisiones históricas sobre sus procesos de creación y evolución que van desde Europa hasta Estados Unidos. En la presente investigación se pretende tomar parte de esos análisis como base para realizar un acercamiento más socio-cultural al automóvil que propiamente uno técnico o mecánico.

Obras referentes al transporte en México son principalmente enfocadas a los ferrocarriles y principalmente desde la perspectiva económica o de la modernidad tecnológica, un recuento de la tecnología y su función como algo moderno, principalmente durante el porfiriato. Obras como las de Juan de la Torre<sup>6</sup> y la de Gustavo Baz<sup>7</sup> son de los principales ejemplos sobre historiografía del transporte en México, el ferrocarril, desde posturas económicas y recuentos históricos. De igual manera la obra de José Alfredo Uribe Salas “Empresas Ferrocarrileras, Comunicación Interoceánica y Ramales Ferroviarios en Michoacán

---

<sup>6</sup> Torre, Juan de la, *Historia y Descripción del Ferrocarril Nacional Mexicano*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Secretaría de Difusión Cultural y Extensión Universitaria, Instituto de Investigaciones Históricas, 2002.

<sup>7</sup> Baz, Gustavo, *Historia del ferrocarril mexicano: riqueza de México en la zona del golfo a la mesa central, bajo su aspecto geológico, agrícola, manufacturero y comercial, estudios científicos y estadísticos*, México, Cosmos, 1977.

1840-1910”<sup>8</sup>, que nos indica de forma amplia los antecedentes históricos y datos estructurales del sector ferrocarril en el estado, es un ejemplo de las obras historiográficas sobre transportes terrestres.

Se pueden mencionar variados ejemplos sobre obras historiográficas encaminadas al estudio del automóvil, además de otras obras fundamentales sobre el tema de la construcción social de la tecnología que son de interés para el presente trabajo. De las obras más destacadas se puede mencionar la de Trevor Williams<sup>9</sup>, publicada en 1978, traducida al español, donde alrededor de cinco tomos hace una revisión sobre la historia de la tecnología y es precisamente en el volumen cuatro de su obra donde realiza un análisis sobre la historia general del automóvil, desde sus orígenes y su evolución y además de un análisis sobre sus mecanismos y funcionamientos técnicos, describe el origen de la tecnología del automóvil y su evolución a través del tiempo, como lo son el motor de combustión interna y las fuentes de energía y también se adentra en describir las partes y funcionamiento del automóvil. Pero no es el único trabajo que se adentra en una revisión tecnológica sobre el aparato, por el contrario es sólo un pequeño ejemplo de un tema muy trabajado.

Miguel de Castro Vicente<sup>10</sup>, analiza la evolución y desarrollo sobre los automóviles en general, así como junto a la obra de John B. Rae<sup>11</sup>,

---

<sup>8</sup> Uribe Salas, José Alfredo, *Empresas Ferrocarrileras, Comunicación Interoceánica y Ramales Ferroviarios en Michoacán 1840-1910*, Facultad de Historia, Universidad Michoacán de San Nicolás de Hidalgo, 2008, pp. 293.

<sup>9</sup> *Op. Cit.*, Williams, Trevor, *Historia de la tecnología*, Volúmenes 1 al 5, Siglo Veintiuno Editores S.A., México, 1978.

<sup>10</sup> Castro Vicente, Miguel de, *Historia del Automóvil*, Edit. CEAC, España, 1988.

<sup>11</sup> Rae, John B., *El automóvil norteamericano: su historia, evolución y desarrollo*, México: Limusa-Wiley, 1968.

norteamericano, con su obra de 1968 donde realiza un exhaustivo análisis sobre el origen, evolución y desarrollo sobre el automóvil en Estados Unidos, en el que implementa variables como el uso de los automóviles y su papel en la economía y, su comercialización, por lo que es una obra muy importante para la presente investigación, ya que los automóviles norteamericanos eran casi el total de los que se exportaban hacia México a principios del siglo XX.

Otra obra a tomar en cuenta, por su enfoque ambiental, es la de Federico Fernández Christie <sup>12</sup>, donde realiza un análisis de reflexión en torno al papel del automóvil en la ciudad de México, revisando su impacto en las cuestiones climatológicas que produce el automóvil, pero también haciendo una breve revisión de su historia en la ciudad.

La obra de R. Byron Bird<sup>13</sup>, también realiza un análisis sobre el transporte pero le dedica poco tiempo al aspecto histórico o tecnológico, su investigación se centra en como el transporte cambia la forma de dinámica de los hombres, y los beneficios de éste, es decir tiene una perspectiva más sociológica.

Dentro de las obras que analizan temas de interés para la presente investigación, pero de autores mexicanos y del contexto del país se encuentran el trabajo de Víctor Islas Rivera<sup>14</sup>, quien se centra en el análisis de los factores que acompañan al transporte, como la planeación de los caminos, pero también hace análisis, brevemente, de la historia del transporte en el país, aporta datos para el

---

<sup>12</sup> Fernández Christie, Federico, *Las modernas ruedas de la destrucción/ El automóvil en la ciudad de México*, México, Ediciones El Caballito, 1992.

<sup>13</sup> Bird, Byron R., *Fenómenos del transporte*, 2a. ed., México, Limusa Wiley, 2006.

<sup>14</sup> Islas Rivera, Víctor, *Estructura y desarrollo del sector transporte en México*, México, El Colegio de México, 1990.

proyecto que, aunque no centrales, si importantes para analizar la problemática. Otro autor que tiene su obra referente al transporte en el país es Sergio Ortiz Hernán<sup>15</sup>, analiza las rutas y caminos, así como a los principales transportes, menciona al automóvil como uno de los medios de transporte más recurrentes y da una revisión sobre la estructura en general del transporte, caminos principalmente. Obras como las dos anteriores mencionadas son significativas debido a que presentan elementos para entender los factores que se encuentran alrededor de los automóviles, como los caminos y usos y es precisamente una parte importante para comprender los factores sociales que confieren al aparato tecnológico valores sociales y culturales.

Trabajos como los de Hermógenes Gil Martínez<sup>16</sup> y David Morales Peake<sup>17</sup> se enfocan en dar una revisión tecnológica del automóvil, descripción técnica y precisa de sus partes y funcionamiento, obras como estas nos ayudaran a entender el referente tecnológico que es el automóvil para aplicarlo a la construcción social en la sociedad moreliana.

Una obra muy importante para reconstruir al objeto tecnológico en su historia en el país es la de Marita Martínez del Rio<sup>18</sup>, de 1960, donde estudia el origen y llegada de los primeros autos al país, describiendo modelos y detalles de los vehículos, así como algunos dueños notables; sin embargo no hace análisis de

---

<sup>15</sup> Ortiz Hernán, Sergio, *Caminos y Transportes en México*, México, Secretaria de Comunicaciones y Transportes: Fondo de Cultura Económica, 1994.

<sup>16</sup> Gil Martínez, Hermógenes, *Manual del Automóvil: reparación y mantenimiento*, Madrid, Cultural, 2003.

<sup>17</sup> Morales Peake, David, *Manual de especificaciones técnicas automotrices*, México, Prentice hall, 1998.

<sup>18</sup> Martínez del Rio, Marita, *Historia del Transporte en México*, México, Artes de México, 1960

la trascendencia en lo social, aunque presenta datos muy importantes para el proyecto y además incluye material fotográfico muy detallado de algunos de los primeros automóviles que llegaron al país y una historia de los autos en general, lo cual sirve como soporte para la presente investigación.

Un trabajo destaca en este contexto, el de Emmanuel Carrillo Frías<sup>19</sup>, que escribe sobre los automóviles en la ciudad de Irapuato para 1920, sobre su llegada y repercusiones, es en algunas características parecido a este trabajo aquí planteado, aunque y, como se verá más adelante, me enfocare en el automóvil como una construcción social y no sólo como un aparato tecnológico, caso que es el de la obra mencionada. De cualquier forma es un trabajo de mucha importancia para tener en cuenta en mi tema.

Dentro del contexto más local, la ciudad de Morelia, los estudios que puedan aportar a analizar el tema pretendido en la presente investigación son casi nulos, lo más destacado que se acerca a la problemática es el trabajo de José Alfredo Uribe Salas<sup>20</sup>, publicada en 1993, su obra se centra en analizar la forma en que la ciudad se fue transformando en la llamada “modernidad”. Su revisión hace un análisis de la ciudad desde 1870 hasta 1910, e incluye los años de llegada de varios signos de la modernidad, como la luz eléctrica, el telégrafo, los tranvías, el agua potable, entre otros y además hace un análisis de cómo esos factores de modernidad influyeron y transformaron a la ciudad; otro aspecto importante de su trabajo es que da una descripción de la sociedad, su dinámica y sus costumbres,

---

<sup>19</sup> Carrillo Frías, Emmanuel, *Entre el Sonido del Mofle y el Pitido del Claxon: Los Automoviles de Irapuato Entre 1920-1940*, H. Ayuntamiento de Irapuato, 2009, pp.120.

<sup>20</sup> Uribe Salas, José Alfredo, *Morelia, los pasos a la modernidad*, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México, 1993.

se acerca bastante bien a describir el contexto y dinámica social de esa época, también analizar la geografía, clima, entorno e historia de la ciudad. Aunque se centre más en factores de ascendencia económica, pero tiene datos muy importantes sobre el contexto. Sobre los automóviles menciona muy poco, dice que, “la llegada de los primeros automóviles a la ciudad inauguraron una nueva dinámica urbana”<sup>21</sup>. Además de estas obras mencionadas, que son sólo un ejemplo de la vasta cantidad de trabajos historiográficos encaminados a estudiar los automóviles o el transporte, se debe mencionar que sobre Morelia la bibliografía que trata el tema es escasa y más bien las base para la investigación serán otros tipo de fuentes, que se mencionarán más adelante.

Al lado de los análisis específicos o particulares sobre los automóviles y la sociedad moreliana otras obras de vital importancia para realizar el presente proyecto y que además trabajan temas relacionados. La obra de Peter Burke<sup>22</sup>, se enfoca en la historia cultural, donde menciona que la historia económica o política no lo es todo en la realidad de los procesos históricos, la vida cotidiana, las fiestas, los gestos y los sueños son elementos importantes para la historia y para la realidad, aunque no muy tomados en cuenta, la noción de “cultura” es muy importante para la presente investigación y es precisamente obras como la de Burke la que le dan un horizonte a estudiar, el de procesos sociales cotidianos que determinan a los otros procesos de la historia general, dando la importancia de la vida común y de cómo en esta se construye la realidad. La cultura es pues una construcción que se vive en esos procesos de vida cotidiana y que resaltan

---

<sup>21</sup> *Ibídem*. P. 152.

<sup>22</sup> Burke, Peter, *Formas de Historia Cultural*, Madrid, España, Alianza, 2000.

elementos que no parecieran de importancia, como las practicas cotidianas en una sociedad y es precisamente lo que se pretende en este proyecto.

Obras como la de Peter Berger y Thomas Luckman<sup>23</sup>, plantean que la vida cotidiana es una realidad interpretada por los hombres y es la que tiene un mayor significado en cuanto a un mundo coherente, éste se origina en sus pensamientos y acciones, también plantean que la conciencia humana forma varias realidades, como los sueños y que la realidad por excelencia es la de la vida cotidiana y ésta se presenta como una realidad ordenada, conformada por objetos, lenguajes y relaciones humanas, que tienen un significado para quien la vive y que ya estaba determinado desde antes, “la realidad se construye en un tiempo y espacio, en un aquí y un ahora”<sup>24</sup>. También nos dice que la vida cotidiana es un mundo que se comparte con otros y sus aquí y ahora influyen, afectan, modifican o se relacionan con el del que lo vive, así se forma el sentido común, porque nos reconocemos mutuamente e interactuamos en lo que es la realidad común para ambos. La rutina es algo que influye en la construcción de la vida cotidiana, pero la realidad de lo cotidiano se impone por sí solo y se pueden construir opiniones o percepciones sobre las cosas y las personas en ese mundo de lo cotidiano, pero dependen de la relación con el contexto de la realidad que se tenga y con la proximidad y conocimiento de esas personas y cosas, lo cotidiano es lo que determina la realidad. La realidad es construida, no existe per se, es un proceso humano.

---

<sup>23</sup> Berger, Peter y Luckman, Thomas, El Mundo de la Vida Cotidiana, en *La construcción social de la realidad*, Buenos Aire, Argentina, Amorrortu editores, 1966.

<sup>24</sup> *Ibidem*. P. 28.

Además, obras como las de Marvin Harris<sup>25</sup>, de 1982 y la de Sydney W. Mintz<sup>26</sup>, de 2003, nos dan más argumentos para apoyarnos en la idea de construcción social como base de todas las cosas de la vida cotidiana, la primera porque nos habla de cómo cada cultura construye su entorno religioso que explica su contexto y que no es sólo porque sí, que tiene procesos de construcción que la forman y que difieren en cada cultura dependiendo de su entorno físico, para así construir su entorno imaginario, religiosos e incluso la misma idea de que es bueno y que es malo en una sociedad; y la segunda nos ejemplifica a través de los alimentos y los sabores que las construcciones sociales están presentes en toda la realidad socio-cultural de nuestros entornos, desde los patrones que tenemos para que nos guste o disguste algo, así como las costumbres y lo que parecen practicas comunes en el día a día, entonces pues la construcción social de las cosas, de la tecnología para nuestro tema de interés, será la parte fundamental en la cual se basara el presente proyecto.

De vital importancia cabe destacar obras como la de Trevor Pinch<sup>27</sup>, es de suma importancia para las pretensiones de esta investigación de la construcción social de los aparatos tecnológicos, en ella se hace análisis de la manera en que los miembros ordinarios de una sociedad construyen la realidad, alrededor de su contexto social, económico y político; en 1982 en este trabajo denomina a la construcción social de los sistemas tecnológicos como la *COST* por sus siglas (en ingles: social construction of the technology systems, *SCOT*) y, en ella explica que

---

<sup>25</sup> Harris, Marvin, *Vacas, Cerdos, Guerras Brujas*, tercera edición, Madrid, Alianza, 1982.

<sup>26</sup> Mintz, Sydney W., *Sabor a Comida, Sabor a Libertad*, México, CIESAS/CNCA, 2003.

<sup>27</sup> *Op. Cit.*, Pinch, Trevor, *La construcción social de la tecnología: una revisión*, Cambridge, MIT press, 1987.



la construcción social de la tecnología, o el constructivismo social, se da de dos maneras: una moderada, que es cuando lo político, lo ideológico, los grupos de consumidores o los intereses políticos, determinan o influyen la forma final que va a tomar una tecnología; y la visión radical, que trata de demostrar que los procesos sociales no sólo influyen en la forma final que toma una tecnología, sino más bien dice que los procesos sociales influyen en el contenido mismo de la tecnología, incluida su creación, quién la crea y para qué. Esta visión trata de explicar que la tecnología es efectivamente una construcción social y no es sólo determinada por la sociedad, nos dice que la tecnología no sólo es un logro técnico, sino que inmerso en ella se encuentran todos los factores de las sociedades. Sostiene a la vez que la significación de un artefacto es flexible, depende de las concepciones de distintos sectores de la sociedad, pero que esa flexibilidad puede tener un cierre, que es cuando se demuestra y establece el uso general de la tecnología.

Se puede mencionar un ejemplo con los automóviles y su visión dentro de la construcción social, el caso es el de un Ford modelo T en el contexto rural de Estados Unidos a principios del siglo XX, donde los granjeros usaban a los autos para responder a otras necesidades que no eran de transporte, pero eran sus necesidades sobre el artefacto, lo usaban para generar energía para las lavadoras, “significados radicalmente nuevos y diferentes son dados al automóvil por el grupo social de los usuarios, en este caso los granjeros”<sup>28</sup> y menciona que sobre el automóvil se dio el cierre en 1945, cuando se generalizó su uso. Esta

---

<sup>28</sup> *Ibidem*. P. 32.

investigación es otro trabajo muy importante a notar para el proyecto planeado ya que se puede usar como ejemplo para tratar de realizar de que manera es posible la construcción social del automóvil en el contexto a estudiar, que es la ciudad de Morelia, nos da argumentos para contestar algunas de las incógnitas de la investigación.

Dentro del estado de la cuestión las revisiones mencionadas son de los aportes más concretos, faltan muchas obras más que han trabajado el tema de los automóviles, pero casi todos se concentran en la revisión técnica, económica o de transporte y no satisfacen el interés social de la tecnología y, desde la perspectiva de la construcción social de la tecnología existen varias investigaciones, pero de entre las más importantes es la ya mencionada de Trevor Pinch, aunque otras se mencionaran más adelante, como la de Eduardo Aibar<sup>29</sup>, en donde realiza consideraciones en torno a la historia de la tecnología y, invita a una perspectiva social, “la sociología de la tecnología” y a las posturas sobre esta, como la de la construcción social. Un vacío de los estudios de la tecnología en la sociedad es muy claro, pocos son los trabajos especializados sobre ello, aunque obras como la Oriel Gómez Mendoza<sup>30</sup>, ilustran de manera muy amplia el tema de estudio, la construcción social de la tecnología.

En suma, mi propuesta al tratar de reconstruir una “red sociotécnica”, que es la tecnología y la sociedad entrelazadas entre sí dentro de una cultura, basada en la introducción del automóvil a Morelia implica tener en cuenta al objeto

---

<sup>29</sup> Aibar, Eduardo, *La Vida Social de las Maquinas: Orígenes, Desarrollo y Perspectivas Actuales en la Sociología de la Tecnología*, Universidad de Salamanca, pp. 142-170.

<sup>30</sup> Gómez Mendoza, Oriel, *El Beneficio por Cianuración en Guanajuato Hacia el Análisis Sociotécnico*, Zamora, El Colegio de Michoacán, Tesis de Doctorado, 2005.

tecnológico como texto cultural para construir un contexto social y cultural, la investigación trata de aportar elementos de análisis desde una perspectiva distinta a la revisada en las obras historiográficas mencionadas para la sociedad moreliana y para el automóvil: incorporar lo tecnológico como ventana hacia lo social.

Lo que se pretende con la presente investigación no es simplemente el estudio del automóvil como tal, no es tan sólo estudiar al objeto por el objeto, ni sus componentes y funcionamiento. Realmente lo que se busca es realizar un análisis en torno a la sociedad moreliana de finales del Porfiriato y hasta principios de la década de 1920, en que los automóviles como referentes culturales ya habían transformado el entorno y ya eran un signo de estatus social en la ciudad. En alusión al automóvil como un artefacto tecnológico que reestructuró la dinámica social, se pretende realizar un estudio acerca de sistemas tecnológicos en una sociedad, sumándose a la construcción social de sistemas tecnológicos COST que se ha planteado con anterioridad.

## **Justificación**

La tecnología y la sociedad van conjuntos en su desarrollo, por tanto se debe estudiar ambos para poder reconstruir un contexto histórico y cultural y comprender a la sociedad a través del artefacto tecnológico, en este caso a la sociedad moreliana con referente en el automóvil. Una historia social de la tecnología es lo necesario y deseable para poder entender de una forma más

completa a la tecnología, en conjunto con una sociedad que la construye y determina la realidad en torno a ella, usos, funciones y cuándo y cómo se transforma.

Se deber tener en claro que no se pretende hacer un análisis exhaustivo del artefacto tecnológico, el automóvil, o de la historia general en torno a éste, aunque será necesario brevemente y de forma general para poder comprender el tema a estudiar, la introducción del automóvil a Morelia.

Para qué estudiar este tema básicamente responde a necesidades de aportar a un tema poco estudiado en México, la historia del automóvil y a la historia de la tecnología como construcción social y para aportar al análisis de la sociedad de Morelia en la vida cotidiana de la época de la etapa modernizadora que se vivía en el país al final del Porfiriato y que continuaría posterior a este.

## **Interrogantes**

Para ayudar a resolver la problemática es necesario establecer algunas interrogantes, para aclarar los propósitos del proyecto:

a) ¿De qué manera el automóvil se convirtió en un referente de un proceso “modernizador” en la moreliana porfiriana y a partir de ella?

b) ¿Qué representaba la posesión de un automóvil?

c) ¿Resolvió efectivamente problemas de transporte o se le asignaron valores y usos diferentes?

## **Objetivos del proyecto**

Con base en las interrogantes expuestas se generaran objetivos a resolver en la problemática del proyecto:

a) Se busca mostrar que el automóvil represento un significativo cambio en torno a los medios de transporte, pero sobre todo un elemento de “estatus social” en la ciudad de Morelia.

b) Conocer los usos reales que tenía el automóvil en la sociedad de Morelia a través de realizar valorizaciones en torno a los primeros dueños.

c) Comprender a la sociedad que pondera el uso del automóvil, la moreliana, a través de una serie de valoraciones sobre él mismo.

d) Ilustrar a través de la historia del automóvil en Morelia el conglomerado social en que se inserta.

## **Metodología**

El punto de partida de este trabajo comienza con tener en cuenta que el automóvil fue un parteaguas en los medios de transporte no sólo en Morelia sino en el mundo en general, visto sobre todo con referencia en los medios de transporte tradicionales que en México se mantenían. Si bien la llegada de los ferrocarriles

significo la “modernidad” la llegada de los automóviles significo un verdadero cambio en el transporte personal.

Para tener modelos metodológicos es necesario mencionar a Rachel Laudan<sup>31</sup>, que nos refiere la relación que existe entre la historia de la ciencia y la historia de la tecnología, donde la ciencia es relacionada con el conocimiento y la tecnología con los artefactos o herramientas, por tanto dependen una de la otra para poder existir y se plantea que la tecnología es utilizada para resolver las necesidades de los seres humanos, por eso las crean de distintas maneras, para distintas necesidades y tiempos, así como para distintas culturas. Esta investigación se acopla al modelo que se le quiere dar a investigación aquí planteada, teniendo en cuenta a la tecnología, en este caso el automóvil, como un factor netamente de la sociedad, hecho por la sociedad para responder a ciertas necesidades y a la vez determinada en todos sus aspectos y funciones por la misma sociedad y nos hace reflexionar en la importancia de el tiempo-espacio, contexto y cultura de cada construcción social tecnológica.

Como menciona Ma. Josefa Erreguerena<sup>32</sup>, los hombres construyen explicaciones de su entorno en discursos y medios, incluyendo las cuestiones imaginarias, como nuestras visiones de lo que es bueno o mal y que varía para cada cultura dependiendo de su contexto; pero también lo hacen en sus aparatos tecnológicos, eso es lo que se pretende sea el centro de la investigación.

---

<sup>31</sup> Laudan, Rachel, *Natural alliance or forced marriage? Changing relations between the histories of science and technology*, mecanoescrito, Universidad de Hawaii.

<sup>32</sup> Erreguerena, Ma. Josefa, *La Construcción Imaginaria del Mal*, en *Tramas*, n. 13, México, UAM-X, 1998.

Además debemos recordar lo argumentado por Pinch<sup>33</sup>, que la tecnología es una construcción social, se nos presenta entonces la noción de un “tejido sin costuras”, que significa que la tecnología y lo social están estrechamente unidos y de hecho lo social posibilita, determina y finaliza a la tecnología. “La tecnología se considera entonces expresión de problemas sociales, por tanto, un paradigma metodológico del cambio sociotécnico”<sup>34</sup>, se propone el llamado constructivismo social y las relaciones sociales de poder tienen que ver para su desarrollo, así como todo el conglomerado de lo social, la vida cotidiana. Las sociedades influyen de manera determinante en el desarrollo y utilización del artefacto tecnológico. La tecnología está inmersa en una red de relaciones sociales, que la determinan y a su vez la tecnología reconfigura el entorno social de su contexto y ese contexto tratara de ser interpretado en base a la “vida cotidiana”, con la hermenéutica como principal herramienta. El constructivismo social, como está establecido en la obra de Trevor Pinch, dice que la tecnología ha sido influida en cierto sentido por componentes sociales, ya sean de forma política, de poder o de prestigio y al mismo tiempo los procesos sociales son reconfigurados por la tecnología, por la percepción de esta o por la necesidad de tenerla, y los significados que puede tener en un mismo contexto.

La construcción social de la tecnología será el modelo teórico del proyecto, estableciendo que consta de tres momentos para su desarrollo metodológico, 1: cuando al tecnología es dotada de su construcción social e imaginaria original, en base a sus usos y aplicaciones, por un grupo determinado, o cuando es

---

<sup>33</sup> *Op. Cit.*, Pinch, Trevor, *La construcción social de la tecnología: una revisión*.

<sup>34</sup> *Op. Cit.* Gómez Mendoza, Oriel, P. 33.

introducida a un contexto en específico como es nuestro caso; 2: cuando otros grupos o el mismo, adaptan a los aparatos para funciones distintas de las pensadas y para que se relacionen a su realidad, la flexibilidad interpretativa de la tecnología; 3: cuando la tecnología se estabiliza, que alcanza un punto de aceptación social determinada en sus funciones o significados, aunque realmente nunca se estabiliza del todo. Por tanto desde el punto de vista de la construcción social de la tecnología la sociedad y los aparatos tecnológicos existen en una simbiosis, junto con todos los otros elementos culturales y, es el modelo que seguiremos para el desarrollo de este trabajo.

De la misma forma obras como la de Michel de Certeau<sup>35</sup>, proponen utilizar a lo cotidiano, lo del día a día y sin aparente importancia, para construir una investigación histórica, a través de su propuesta lo “cotidiano” se construye a partir de dos espacios, uno socioeconómico, que es donde se puede analizar a la sociedad en la visión de poderosos y débiles, ricos y pobres, “un espacio socioeconómico organizado por una lucha inmemorial entre poderosos y pobres”<sup>36</sup> y el otro espacio es un espacio utópico, donde entra en análisis la cuestión de la religión y el lenguaje. Otro punto importante sobre esta visión es la relación de poder entre las clases en una sociedad, usando este método se puede hacer un análisis entre las formas de hacer las cosas en una sociedad, por una parte los de las clases altas de la sociedad que se valen de “estrategias” para acomodar el mundo que los rodea y por otra los de las clases bajas que se valen de “tácticas”

---

<sup>35</sup> De Certeau, Michel, *La Invención de lo Cotidiano*, Vol. 1, “Artes de Hacer”, México, U. Ibero, 2000.

<sup>36</sup> *Ibidem*. P. 20.



para responder a las formas de control de los que acomodan su realidad, “la táctica se encuentra determinada por la ausencia del poder, como la estrategia se encuentra organizada por el principio de un poder”<sup>37</sup>, es una lucha entre las ideologías que propone el autor y que sirve para analizar la concepción de las cosas en un tiempo, es por eso que este modelo metodológico es de utilidad para formar el proyecto de investigación planteado, nos ayudara a reconstruir la forma de concepción de la sociedad de Morelia sobre el automóvil y además a hacer una reflexión sobre la importancia de la ideología de esa concepción, ya que toma en cuenta la forma en cómo la ideología de una sociedad está formada por un sector de ella, con sus propios intereses y concepciones, así como puede estar influenciada por la oposición de las clases bajas y así se forma lo cotidiano.

Entonces se puede decir que este trabajo es una deconstrucción del aparato tecnológico, según lo plantado por Anson Rabinbach<sup>38</sup>, donde la invención de las maquinas originalmente es una necesidad como extensión de las capacidades del hombre y es creada para facilitarle el trabajo y la vida y una deconstrucción del aparato tecnológico es lo que propone para poder hacer una revisión sobre la sociedad entorno a él, para poder tomarlo como referente, al automóvil y construir un análisis sobre la sociedad a estudiar, la moreliana de finales del porfiriato, extendiendo el tema hasta el cierre tecnológico, cuando la tecnología se hace de una función común y demostrada, que sería hasta aproximadamente la segunda década del siglo XX. La propuesta para la investigación es la construcción social en torno a un referente tecnológico.

---

<sup>37</sup> *Ibidem*. P. 44.

<sup>38</sup> Rabinbach, Anson, *The Human Motor*, Berkeley, University of California Press, 1992

Algunas herramientas conceptuales, conceptos, serán fundamentales para el desarrollo y explicación del proyecto, a continuación mencionare algunas de las más destacadas, que considero serán necesarias en la investigación y serán principalmente hacia el análisis sociotécnico como: “construcción social”, que se refiere a que toda la realidad está constituida por procesos humanos, son una construcción en el imaginario y prácticas de las sociedades, adaptando la realidad a sus contextos y culturas, además indica para el desarrollo de esta investigación que la ciencia y la tecnología han sido influenciados por componentes sociales y estos a su vez reconfigurados por la tecnología, adaptándose al entorno y con la influencia del horizonte cultural de quien los vive; “modernidad”, que se refiere a estar actualizado en cuanto a tecnología y sus medios sociales, al menos para este escrito las intenciones de la modernidad porfiriana eran lo que pretendían, estar actualizado en las innovaciones materiales y culturales más recientes para con ellos alcanzar el progreso; “artefacto tecnológico”, entendido de fondo como la extensión de las capacidades del ser humano es en realidad aun aparato cultural; “red sociotécnica”, la tecnología y la sociedad entrelazadas y formando parte de una misma realidad; “elite”, minoría selecta y reductora en una sociedad, en este caso los industriales y personas adineradas de la de la ciudad de Morelia de principios de siglo XX; “transporte”, medio o medios para desplazarse de un punto espacial a otro. Básicamente esos representarían conceptos que utilizare a lo largo del desarrollo del trabajo.

En suma el planteamiento metodológico es un proceso de acercamiento a lo social, en Morelia, teniendo como referente al automóvil y la interacción social a

su alrededor. Y el análisis de las consecuencias y cambios que trajo consigo este artefacto. Trabajos como este no son muy comunes en nuestro contexto nacional y de hecho tienen unos 15 años de vigencia internacional, como lo menciona Eduardo Aibar<sup>39</sup>, que además realiza diversas consideraciones sobre la construcción social de la tecnología e invita para que la visión de la tecnología y la sociedad “como un tejido sin costuras” continúe en crecimiento. La tecnología es entonces un texto cultural, el cual se puede leer y a través de entender a la sociedad en que se inserta. A través de análisis e interpretación de las fuentes, de las cuales se comentara más adelante, es que se tratara de llevar a cabo esta investigación, un constructivismo social<sup>40</sup>.

## **Hipótesis**

Como ya se ha mencionado lo que se busca es una imagen interina del pasado sobre la introducción del automóvil a Morelia y la trascendencia que este tuvo, trascendencia visto desde el punto de vista de la construcción social de la tecnología, el qué significó que un medio de transporte como ese se introdujera a una sociedad como la de Morelia a principios del siglo XX. En base al planteamiento del problema y el breve análisis del contexto histórico que se realizo, se puede comenzar a construir una serie de premisas acerca de las preguntas al tema de investigación, que como ya se mencionaron son: cómo era la

---

<sup>39</sup> Op. Cit., Aibar, Eduardo.

<sup>40</sup> Como se menciona en la obra de Wiebe Bijker, *The social construction of technological systems. New directions in the sociology and history of the technology*, England, The MIT Press ,Cambridge, Massachusetts, 1989

ciudad de Morelia a finales del porfiriato, cuál era la dinámica social, cuándo comenzaron a llegar los primeros automóviles a la ciudad, qué pensó la gente cuando conocieron los vehículos, quiénes fueron los primeros dueños de automóviles en Morelia, a qué se dedicaban que podían pagarlos, cuánto costaban, dónde los compraron, en México o importados, qué usos se les daban a los autos, qué representaba tener un automóvil, cómo el automóvil transformo o influyó en la realidad del contexto, entre otras.

Se pude formular la hipótesis de que los primeros autos llegaron a la ciudad de Morelia a finales del porfiriato, entre 1907 y 1908 y que su llegada significaba un factor de estatus social y económico de los dueños que los traían, que eran adinerados, industriales, hombres con negocios prósperos y miembros de la elite socio-política de la ciudad, dentro de las cuales se encontraban algunos miembros de las autoridades locales o Estatales, ya que la elite de la sociedad era la única con las posibilidades económicas de hacerse de un automóvil, como empresarios, inversionistas, hacendados, entre otros.

Dentro de la concepción que se tenía sobre ese artefacto tecnológico y tomando en cuenta que la sociedad realiza la concepción de la tecnología de acuerdo a las necesidades de esa sociedad, se plantea que el automóvil era concebido como un artefacto de prestigio, un signo de estatus, que demostraba bien fuera la riqueza o el poder en el entorno social, además se puede deducir que los usos dados al automóvil eran más encaminados a la diversión, el estatus o el negocio que como medio de transporte, esto en base a los argumentos de los paseos que en la ciudad se realizaban y una elite moreliana que realmente no

tenía necesidad de transporte, por el tamaño de la ciudad. Sin embargo, se considera a el automóvil como una fuente para hacer negocios, ya que se ponían a disposición para el transporte público y eran más caros que los transportes convencionales de la ciudad, con lo cual se puede asumir que muchas personas los veían como algo negativo, ya que eran casi exclusivos de la elite y desplazaban a los cocheros particulares, de la misma forma que representaban un signo de modernidad y avance para otras. Lo cual refrenda que el artefacto depende de varios factores para poder ser “estabilizado”.

También la cuestión de la búsqueda de la modernidad en la ciudad es un factor importante, se puede presumir que el modelo de modernización era el mismo que en toda la etapa porfirista, en base a los medios de comunicación y al desarrollo de las empresas, ya que se empieza a notar el afán modernizador en la ciudad desde 1870, con la búsqueda de traer a la ciudad los medios más nuevos en tecnología, como el telégrafo, el tranvía, el ferrocarril, el entubado del agua y la luz eléctrica, entre otros. Este proceso continuó hasta prácticamente el final de la etapa e incluso siguió luego de esta y se puede llegar a la idea de que el gobierno en Michoacán, que llevaba las riendas de esa modernización, fue el que impulso también que se trajeran los autos, toda vez que se generaron las condiciones para el uso del automóvil, al menos en cuanto a la facilidad de medios o reglamentos para adaptarlos a la ciudad.

Sobre la sociedad, se considera que esta era una sociedad en transición, muy acostumbrada a la vida del siglo XIX, pero con la ideología de traer la modernidad del nuevo siglo, impulsada por el gobierno “modernizador” y el

posterior a este se quedo arraigada, era una sociedad muy dinámica, con intenciones comerciales muy fuertes y que querían proyectarse a nivel nacional y a la vez era una sociedad muy arraigada en sus costumbres, tenían un proyecto de modernización de la ciudad. También se pueden hacer consideración acerca de cómo el auto transformo el entorno social al que se llevo, ya que se nota la reconfiguración en la estructura de la ciudad para que los autos pudieran circular, la pavimentación de las calles, la adecuación de los autos para el servicio público y un reglamento que se iría reformando con los años, formó una nueva dinámica en la vida diaria de las personas, modificó el transporte, le dio un cambio también a la economía, al rentarse o usarlo para comercializar productos y era un gran signo de lujo y estatus, “no cualquiera tenía un auto”.

### **Valoración de fuentes**

Al interior de los temas del automovilismo existen un gran número de fuentes, algunas de las más significativas ya se han mencionado, pero realizar un recuento no es el propósito en este caso, el trabajo de investigación planteado se nutre a la vez de otros varios elementos que es importante resaltar.

El proceso de construcción social de la tecnología del automóvil en la sociedad moreliana se puede ilustrar de varias maneras y tiene que ver con la revisión de publicaciones y testimonios escritos que ayuden a reconstruir el

panorama que se desea, a la vez que cualquier “documento histórico”<sup>41</sup> que se presente para ayudar a resolver la problemática.

Dentro de los fondos documentales, archivos documentales, podemos ubicar el Archivo Histórico Municipal de Morelia (AHMM), donde podremos revisar los documentos oficiales de la ciudad para reconstruir su contexto urbano, económico y social; el Fondo Documental del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana (FDIIH), donde podremos analizar e indagar en toda la información referente a los medios de transporte y vida urbana de la ciudad en el periodo de nuestro interés; el Archivo General de Notarias de Morelia (AGNM), en este podremos realizar un análisis entorno a los dueños de los automóviles en Morelia; el Registro Público de la Propiedad del Estado de Michoacán (ARPPM), donde de igual manera podremos indagar más en los propietarios de automóviles y, además, en las Estadísticas Históricas del INEGI (EHI), en las que podremos analizar las estadísticas referentes a los automóviles y contrastarlas con otras fuentes, así como la fototeca, de vital importancia, del archivo del poder ejecutivo de Michoacán (APEM).

Todos los archivos y fondos documentales mencionados cuentan con informes económicos y sociales en torno a las propuestas de investigación y consideramos que serán fundamentales en la resolución de la problemática.

Con un grado de importancia semejante, sino es que superior, para la investigación, tenemos consideradas varias publicaciones periódicas, ya que

---

<sup>41</sup> Refiriéndonos a documento histórico como todo aquello que transmite discursos históricos, pueden ser publicaciones, bibliografías, construcciones materiales, imágenes e imaginarios, entre otros.

consideramos que en las fuentes bibliográficas y de archivo la información no es lo suficientemente directa sobre el tema a tratar, al menos en cuanto al imaginario social y, por tanto la investigación no tendrá su punto central únicamente en los archivos, que si bien son de vital importancia para la investigación no son definitivos para la misma en comparación de las fuentes hemerográficas que rescatan el día a día del contexto sociocultural que pretendemos analizar.

El seguimiento a varias publicaciones será fundamental, la fuente principal está representada en la Hemeroteca Universitaria “Mariano de Jesús Torres” y las principales publicaciones que se tiene contempladas a revisar a fondo para la resolución de la investigación son: El Apuntador (Morelia), La Actualidad (Morelia), El Atalaya (Morelia), El Centinela (Morelia), La Gaceta Oficial de Estado de Michoacán (Morelia), La Libertad (Morelia), La Paz (Morelia), El pueblo, Orden y Progreso (Morelia), El Progreso Latino (México) y El Federalista (México), entre otros que surjan durante el proceso de investigación.

Las fuentes hemerográficas serán principalmente periódicos de la época de finales del porfiriato y la primera década después de este, la segunda década del siglo XX, revistas especializadas casi no existían sobre la tecnología y actualmente las revistas sobre automóviles son sobre modelos actuales y por tanto no es muy necesario este medio en la investigación. Como ya se ha dicho los periódicos servirán para reconstruir no sólo la información referente a los automóviles, servirán para reconstruir el contexto de la vida en Morelia y de su sociedad y explicarnos como la tecnología influyo en el medio en que se insertó y



a la vez la sociedad le dio una visión a la tecnología adaptándola a sus necesidades y propósitos.

Entre los archivos y los periódicos mencionados cabe resaltar que gran material, de suma importancia para la investigación, se encuentra en la mayoría de los seleccionados para analizar, nos referimos por su puesto al material fotográfico, que será sin duda alguna la base de la investigación y a través de lo cual se explicara y analizara la problemática. Las fotografías serán utilizadas como documento cultural y serán analizadas para lograr una reconstrucción histórica del tiempo y contexto que transmiten, “La fotografía pues como documento social y no sólo como una ilustración de texto”<sup>42</sup>, lo que nos indica que se pueden construir trabajos de análisis históricos en base a imágenes, fotografías.

Pero claro, las fotos por si solas no van a poder reconstruir lo que se pretende en este proyecto, aunque si servirán como medio de representación para interpretar con el análisis su entorno que capturo, “más bien el vehículo para acercarse al objeto representado del cual procede”<sup>43</sup>. La interpretación de cada uno influye en la fotografía, pero como ya se ha mencionado lo que se pretende es tratar de analizar los cambios tecnológicos en una sociedad y cómo influye el aparato “referente” en ella, por tanto las interpretaciones que se hagan irán encaminadas hacia esos objetivos.

La fotografía es pues el medio de interpretación que utilizaremos, no habla por sí solo, pero se puede hablar por él y reconstruir el entorno social y cultural

---

<sup>42</sup> Freund, Gisèle, *La fotografía como documento social*, México, Ediciones Gili, 1993

<sup>43</sup> *Op. Cit.* Gómez Mendoza ,Oriel, P. 51

que transmite, así como se convierte a la imagen fotográfica en elemento de crítica y análisis para quien lo observe en la investigación y nos transporte de manera visual al entorno que tratamos de reconstruir.

En suma, los elementos de los cuales nos valdremos para la elaboración y resolución de la investigación son muy variados y apoyados con elementos bibliográficos, de los cuales ya se han mencionado algunos en el estado de la cuestión, trataremos de reconstruir un contexto sociocultural en referencia a un aparato tecnológico de la manera más acertada que nos sea posible y consideramos que las “fuentes” para el proyecto dan mucha solides al mismo y las consideramos satisfactorias, además de que en el desarrollo de la investigación se explotaran a fondo, el análisis y la interpretación las herramientas principales.

## CAPITULO 1

### EL AUTOMÓVIL, SU HISTORIA, GENERALIDADES Y CONSIDERACIONES SOCIALES

Este primer capítulo de la investigación nos referirá a las consideraciones sobre el aparato tecnológico del automóvil, como transporte y como construcción social, como nos es representada en la Construcción Social de la Realidad, de Peter Berger y Thomas Luckman<sup>44</sup>, que plantean que la vida cotidiana es una realidad interpretada por los hombres y es la que tiene un mayor significado en cuanto a un mundo coherente. Este se origina en sus pensamientos y acciones, también plantean que la conciencia humana forma varias realidades, como los sueños y que la realidad por excelencia es la de la vida cotidiana que se presenta como una realidad ordenada, conformada por objetos, lenguajes y relaciones humanas, que tienen un significado para quien la vive y que ya estaba determinado desde antes,

---

<sup>44</sup> Berger, Peter y Luckman, Thomas, El Mundo de la Vida Cotidiana, en *La construcción social de la realidad*, Buenos Aire, Argentina, Amorrortu editores, 1966.

“la realidad se construye en un tiempo y espacio, en un aquí y un ahora”<sup>45</sup>. También sostiene que la vida cotidiana es un mundo que se comparte con otros y sus aquí y ahora influyen, afectan, modifican o se relacionan con el del que lo vive. Así se forma el sentido común, porque nos reconocemos mutuamente e interactuamos en lo que es la realidad común para ambos. La rutina por tanto es algo que influye en la construcción de la vida cotidiana, pero la realidad de lo cotidiano se impone por sí solo y se pueden construir opiniones o percepciones sobre las cosas y las personas en ese mundo de lo cotidiano, pero dependen de la relación con el contexto de la realidad que se tenga y con la proximidad y conocimiento de esas personas y cosas; lo cotidiano es lo que determina la realidad. La realidad es construida, no existe per se, es un proceso humano.

Así como también dedicaremos un espacio en éste primer capítulo para dar una breve revisión sobre la historia general del automóvil en el mundo y de su historia en nuestro país, al mismo tiempo que se analizará de forma breve y, sobre todo, general el funcionamiento del aparato tecnológico del automóvil.

A su vez nos introducirá de lleno para los posteriores capítulos y, poder realizar lo que se pretende, un análisis de la sociedad moreliana de principios del siglo XX a través de la ventana que representa la construcción social del automóvil. Sin más, comencemos.

---

<sup>45</sup> *Ibidem*. P. 28.

## 1.1 El automóvil como medio de transporte, conceptos y consideraciones

Los automóviles, son máquinas que sirven para el transporte y que en la actualidad producen una enorme industria alrededor de ellos, que generan millones de empleos y son uno de los aparatos tecnológicos más perfeccionados y utilizados desde su creación hasta nuestros días. ¿Pero realmente eso es el automóvil?, en esta parte de la investigación nos ocuparemos de hacer consideraciones en torno al aparato tecnológico que es el automóvil y las distintas interpretaciones en torno a él.

Definiciones básicas deben considerarse, “dícese de los aparatos que se mueven solos”<sup>46</sup>, u otras más concretas, “dícese del aparato o vehículo que posee su propio motor propulsivo, generalmente de explosión”<sup>47</sup>, “vehículo de cuatro ruedas destinado generalmente al transporte por carretera de un número limitado de personas”<sup>48</sup> o “aplicase principalmente a los carruajes que pueden ser guiados para marchar por vía ordinaria sin necesidad de carriles y llevan un motor”<sup>49</sup>; pero sólo nos sirve para darnos una idea de lo que realmente es y representa éste aparato. Ninguna invención de la época contemporánea ha tenido tanto impacto en la vida del hombre como el automóvil, ya que se ha convertido en parte importante de la economía, miles de industrias dependen directa o indirectamente del automóvil, como lo son la industria de los metales y el acero, el plástico y

---

<sup>46</sup> Herman F., Mark, “*Encyclopedia of Polyme, Cience and Tecnology*”, New York, Board, 1970, P. 116

<sup>47</sup> Da Galiana, Tomas, “*Pequeño Larousse Ilustrado de la Ciencia y tecnología*”, México, Ediciones Larousse, 1989, P. 126

<sup>48</sup> Gispert, Carlos, “*Enciclopedia de la Ciencia y la Tecnología*”, España, Océano, 2003, P. 368

<sup>49</sup> Tovar, Antonio, “*Diccionario Filosófico de la Lengua Española*”, México, Edit. Patria , 1994, P.188

caucho, el vidrio, tejidos, productos derivados del petróleo y componentes electrónicos; el transporte y la sociedad son además otro de los factores en los cuales los automóviles han marcado su influencia, desde la urbanización de las ciudades y caminos, hasta ser el medio de transporte por excelencia de la vida cotidiana.

No es posible la vida sin movimiento, los individuos independientemente de la especie que sean necesitan desplazarse para desarrollar todas las actividades indispensables para la subsistencia y para dar satisfacción a diversas exigencias. Este es un campo en el que el hombre carece de rivales, ha desplazado cualquier posible competencia tanto por las distancias recorridas como por las velocidades alcanzadas y la magnitud de las cargas transportadas.

El transporte no es una peculiaridad de los seres humanos, como se ejemplifica en el mundo animal con los castores trasladando troncos para la construcción de sus presas, pero si es una peculiaridad la gran escala con que efectúan ese transporte, el transporte por medio de animales fue el primer progreso, se sustituyeron nuestras piernas por las de los animales, los vehículos primitivos de ruedas fueron el siguiente paso, algunas invenciones del hombre “dieron al transporte por tierra y por agua su forma característica, estos inventos son: la rueda y la carretera”<sup>50</sup>, que surgen desde la antigüedad y se van desarrollando a través de las culturas, egipcios, griegos y romanos, perfeccionaron la transportación a grandes distancias por tierra y mar, sobre todo la invención de la carretera, por los romanos, produciría una comercialización y transporte más

---

<sup>50</sup> Williams, Trevor, *“Historia de la Tecnología”*, Vol. 2, Siglo 21 Editores S.A., México, 1978, P.277

rápidos, estructurados y a grandes distancias; durante la edad media el transporte se descentraliza, pero se perfeccionó el carro a dos o cuatro ruedas tirado por animales. Los grandes descubrimientos geográficos fueron en gran medida gracias a las mejoras en el transporte marítimo, las diligencias<sup>51</sup> para el transporte de personas u objetos, mercancías, se perfeccionaron, integrando comodidades como los asientos acojinados y se hicieron más grandes, con mayor capacidad, así como variada su calidad, los nobles y ricos adquirirían carrozas cada vez más cómodas y refinadas. Durante un largo periodo ya no se tuvieron grandes cambios significativos: la fuerza animal, “la sangre como fuente de energía”, en conjunto con la rueda y la utilización de caminos marcaban al transporte. Sería hasta mucho después que se tendrían las primeras tentativas de vehículos impulsados por sí mismos, la revolución industrial en Inglaterra durante el siglo XVIII fue el gran parte aguas. Leonardo Da Vinci ya había tenido la idea (aunque nunca llegó a ponerla en práctica) de la invención de un vehículo que se moviera por sí solo, la máquina de vapor (1774), por James Watt, revoluciono el transporte, el desarrollo del ferrocarril represento el primer medio de transporte de grandes distancias y con velocidades jamás imaginadas anteriormente, en el caso del automóvil fue todo un proceso para su desarrollo, Joseph Cugnot en 1769 desarrolló un “triciclo grande y pesado, movido por la acción de una máquina de vapor, el primer automóvil autentico”<sup>52</sup>, serían Carl Benz (1885) y Gottlieb Daimler (1886) los que producirían los primeros automóviles impulsados por un motor de gasolina. A partir de este momento, la difusión y desarrollo del automóvil en todo el mundo tendrían

---

<sup>51</sup> Carrozas tiradas por animales para desplazarse a grandes velocidades y llevar varios pasajeros o cargas

<sup>52</sup> Sol, Ramón, “*Enciclopedia Juvenil de Ciencia Tecnología vol. 3*”, Toledo, Grijalbo, 1982, P. 409.

un éxito constante. El automóvil era entonces llamado “el carruaje sin caballos”, por la novedad de que se moviera solo, pero en el imaginario popular, donde los caballos eran la principal fuente de energía para la transportación, la gente veía a esos vehículos como “carruajes que no tenían caballos” o que tal vez los tenían por dentro y no se veían, por eso a la velocidad de los automóviles se les midió, como aún se hace, por caballos de fuerza, el equivalente de cuantos caballos estarían tirando del carruaje sin caballos para determinar su velocidad. De esa forma el “carruaje sin caballos” representó una revolución en el transporte y se convertiría en el sueño a desarrollar de finales del siglo XIX. En el siguiente apartado se analizará más a fondo el proceso histórico del automóvil. Entonces se pasó en las fuentes de energía para el movimiento de esos transportes de la “sangre” al vapor y luego la gasolina.

El transporte también crea necesidades, como los son las carreteras, los puentes, los túneles y los canales, la comunicación, el comercio, y el traslado de un lugar a otro de personas y objetos, a grandes distancias y a mayores velocidades, son las necesidades básicas que impulsan el desarrollo del transporte.

La urbanización es otro de los procesos que acompañan al transporte, la planificación en el emplazamiento de edificios, caminos y carreteras, así como de la ubicación de los servicios básicos y de los puntos estratégicos para el desarrollo mercantil.



En suma podemos considerar al automóvil como algo más que sólo un artefacto que se mueve por sí mismo, o que sólo sirve al transporte; es en todo caso “un artefacto multifacético, que cumple funciones sociales tanto como económicas o de transporte”<sup>53</sup>, que sirve tanto para el transporte de facto como para el desarrollo del comercio y la industria, que acorta distancias y comunicaciones entre las personas, que sus usos varían desde los comerciales hasta los de recreación. Crea necesidad y por tanto lujo y estatus social entre la gente y genera una nueva dinámica en la vida cotidiana de las ciudades, que promueve urbanización y desarrollo.

## **1.2 Historia general del automóvil**

El automóvil es europeo de nacimiento y norteamericano por adopción; el motor de combustión interna, en el que se basa casi todo su desenvolvimiento, es inequívocamente de origen europeo y tanto la idea, como la técnica para su aplicación de un vehículo de carretera, provienen de Europa, pero por otra parte la transformación del automóvil en un artículo de lujo para unos cuantos a una conveniencia por su precio y producción en masa, fue definitivamente una proeza norteamericana.

El sueño de un vehículo de propulsión automática se remonta muy atrás en la historia, en el siglo XIII Roger Bacon escribió que “pueden hacerse carruajes

---

<sup>53</sup> Op. Cit., Gispert, Carlos, “*Enciclopedia de la Ciencia y la Tecnología*”, España, Océano, 2003, P. 433

que se muevan a velocidades increíbles sin necesidad de animales”<sup>54</sup>: trescientos años más tarde Leonardo Da Vinci revivió la idea, más específicamente para un vehículo militar. Tanto para Bacon como para Leonardo esas ideas debieron ser simples suposiciones, porque en ambas épocas no había ninguna fuente de energía para ello, únicamente existía la energía de tracción animal. El primer paso verdadero para convertir el “sueño” en realidad lo dio un oficial francés de artillería en 1769, “Nicholas Joseph Cugnot, que construyó e hizo funcionar un carruaje con tres ruedas con un motor de vapor, pensando que podía usarse para arrastrar cañones, con una velocidad de cinco kilómetros por hora, indiscutiblemente el primer vehículo de carretera de propulsión automática”<sup>55</sup>. En los primeros años del siglo XIX Richard Trevithick y Oliver Evans, inglés y norteamericano, desarrollaron toscos vehículos de vapor que, a pesar de todo, funcionaban; la máquina de Evans, que llamó Orukter Amphibolos, era realmente una draga<sup>56</sup> para usarse en la bahía de Filadelfia, aunque la dotó de ruedas. La primera mitad del siglo XIX fue testigo de algunos impresionantes experimentos ingleses, en cuanto a vehículos de vapor; algunos funcionaron por periodos prolongados y en rutas regulares, pero para 1865 las compañías ferrocarrileras y diligencias unieron sus fuerzas contra ellos, imponiendo leyes e impuestos a los vehículos; la velocidad máxima de los vehículos de vapor era de seis y medio kilómetros por hora.

Como resultado el automóvil no encontró su futuro en los motores de vapor, además de su costoso desarrollo y su ineficiencia considerable. Para la segunda

---

<sup>54</sup> Rae, John B., “*El automóvil norteamericano: su historia, evolución y desarrollo*”, México, Limusa-Wiley, 1968, P. 18

<sup>55</sup> *Ibidem*, P. 19

<sup>56</sup> Una draga es una embarcación utilizada para excavar material debajo del nivel del agua, y elevar el material extraído hasta la superficie

mitad del siglo XIX el esfuerzo inventivo se dirigió a las posibilidades de un motor de combustión interna. En 1860 un mecánico belga, Etienne Lenoir desarrollo un motor de dos cilindros, “primer motor de combustión interna desarrollado, con patente en París”<sup>57</sup>, que dependía de la expansión de los gases al encender el combustible, aunque nunca se ha considerado a Lenoir como el inventor del automóvil, porque fue un resultado aislado y no comercializable.

El alemán, Nicholas Otto, introdujo en 1878 el motor de cuatro ciclos, en base a la explosión del interior del cilindro en un total de cuatro ciclos y fue “él primero en construir una maquina de combustión interna con un ciclo de cuatro tiempos, que se considera el inicio de los automóviles”<sup>58</sup>, por lo que es considerado como el primer inventor del automóvil, por la continuidad de su invención y por la gran escala que tuvo. En 1876 George B. Brayton, norteamericano diseño un motor de dos ciclos, exhibido en Filadelfia, este motor comprimía el combustible. El gas de hulla<sup>59</sup> era el combustible principal, aunque paulatinamente los productos del petróleo comenzaron a usarse, conforme crecía la industria y por la mayor potencia para la combustión.

Para 1880 los motores eléctricos nacerían, como una nueva fuente de energía para el transporte en general.

Técnicamente el “carruaje sin caballos” era posible, aunque todavía era necesario determinar su forma definitiva, su estabilización y mejorar su

---

<sup>57</sup> Williams, Trevor, “*Historia de la Tecnología*”, Vol. 4, Siglo 21 Editores S.A., México, 1978, P. 10

<sup>58</sup> Asimov, Isaac, “*Enciclopedia Biográfica de Ciencia Y tecnología*”, México, Alianza, 1989, P. 328

<sup>59</sup> gas de hulla, se designan a las mezclas de gases combustibles que arden con llama luminosa y que se forman por destilación seca de hulla o carbón de piedra, sin aire, a temperaturas de 1200 a 1300 °C. También pueden emplearse para obtenerlo otros materiales, como la madera.

rendimiento. Evidentemente un vehículo de carretera necesitaba un sistema adecuado de carreteras para que fuera útil, pero los buenos caminos del siglo XIX tenían una extensión muy limitada, no porque no se pudieran construir, sino porque aún no eran el centro de una política de comunicación. Los ferrocarriles eran el transporte por excelencia, ya que era más rápido, cómodo y económico que cualquier vehículo de carretera para ese momento. A partir de 1870 se popularizó, también, la bicicleta.

Los antecesores directos del automóvil de gasolina de nuestra época fueron los construidos en Alemania en 1885 y 1886 por Karl Benz y Gottlieb Daimler, quienes se dedicaron a la manufactura de automóviles luego de ser asistentes para otros desarrolladores de automóviles. Daimler había sido ingeniero en la firma de Otto. Todavía no se decide si Daimler o Benz tienen prioridad en cuanto al perfeccionamiento del automóvil, ya que Daimler desarrolló una motocicleta y Benz un triciclo, aunque ambos emplearon el motor de combustión interna de ciclo Otto: “el de Daimler era un motor de alta velocidad y por lo tanto más exactamente el precursor del motor del automóvil moderno, pero Benz empleó un sistema de encendido con bujía en vez del de tubo, menos eficiente, empleado por Daimler: para nosotros la disputa no tiene validez, el punto esencial es que su trabajo inició un desenvolvimiento continuo e ininterrumpido del vehículo de motor”<sup>60</sup>.

---

<sup>60</sup> Op. Cit., Rae, John B., “*El automóvil norteamericano: su historia, evolución y desarrollo*”, México, Limusa-Wiley, 1968, P. 24



Imagen 1.1: Triciclo Benz 1885, impulsado por un motor de combustión interna, ciclo Otto.  
Carl Benz en la foto. Foto en: Asimov, Isaac, *“Enciclopedia Biográfica de Ciencia Y tecnología”*, México, Alianza, 1989, P. 328

Diez años después Daimler Peugeot creó la firma de automóviles franceses con motores Daimler. Es en este momento, última década del siglo XIX, que las leyes e impuestos contra automóviles establecidos en 1865 por ferrocarrileros y choferes de diligencias produjeron en Francia el desarrollo un buen sistema de carreteras. Y en 1891 Emile Constant Levassor (francés) diseñó el prototipo de automóvil moderno, a cuatro ruedas, con el motor acoplado en donde él consideraba era conveniente, al frente y bajo el capo. En Europa la década de 1890 fue testigo de una industria automovilística creciente y de producción regular, con Francia a la cabeza, seguida de Alemania. Había en el mercado gran variedad de vehículos de gasolina, vapor, eléctricos y, por ello las carreras comenzaban a llamar la atención. En 1894, por ejemplo Levassor, ingeniero francés que años

atrás diseñó un prototipo de auto de motor al frente, ganó una carrera de París a Rouen y al año siguiente “realizó la proeza de recorrer los mil doscientos kilómetros de París a Burdeos, con velocidad de veinticuatro kilómetros por hora, velocidad record para la época”<sup>61</sup>. Todos esos automóviles estaban contruidos a mano y en realidad no había medios de reparación o de mantenimiento, por consiguiente era muy costoso comprar y manejar un automóvil. En gran parte era un pasatiempo para empresarios y deportistas acaudalados, pero para el siglo XX cambiaría la panorámica.

La era del automóvil en Norteamérica comenzó en 1893, cuando un carruaje de motor de gasolina recorrió las calles de Springfield, Massachusetts: era la creación de los hermanos Charles y Frank Duryea, inspirados en el Benz, en 1895 ganaron la carrera de Chicago. A la par otros comenzaron a tener importancia en el desarrollo de automóviles, como Elwood Haynes quien en 1891 creó junto con los hermanos Apperson un vehículo comercializable. Por su parte Hiram Percy Maxim, hijo del inventor de la ametralladora Maxim, desarrolló un automóvil en 1895.

Para finales de la década de 1890 el automóvil estaba saliendo de la etapa de “curiosidad” y experimentación con lo que comenzaba a ocupar un sitio en la vida cotidiana norteamericana y europea. En 1896 en Detroit, Michigan, Henry Ford construyó su primer automóvil, un cuadríciclo, con dos cilindros, “que piloteó mil millas en la avenida Bagley y luego lo vendió en doscientos dólares a Charles

---

<sup>61</sup> Op. Cit., Williams, Trevor, “*Historia de la Tecnología*”, Vol. 4, Siglo 21 Editores S.A., México, 1978, P. 27

Ainsley<sup>62</sup>. Ford fundó una compañía para fabricar automóviles según su diseño en 1899, de peso relativamente ligero, 227 kilogramos, con lo cual se abría la posibilidad para un coche barato. Para 1900 “la producción fue de 4,192 unidades, que se vendieron a un precio que en promedio fue un poco mayor a mil dólares cada una y predominantemente ese total represento el trabajo de un gran número de pequeños talleres”<sup>63</sup>.

Imagen 1.2: Henry Ford en su cuadríciclo,  
1886, Detroit, Michigan.



Foto en: Asimov, Isaac, “*Enciclopedia Biográfica de Ciencia Y tecnología*”, México, Alianza, 1989, P. 457

Para 1897 la Pope Manufacturing Company, en Nueva Inglaterra, presentó al mercado sus coches eléctricos Columbia, mientras que para 1898 Alexander Winton comenzó a producir automóviles, industria donde un ingeniero, James W.

---

<sup>62</sup> Op. Cit, Asimov, Isaac, “*Enciclopedia Biográfica de Ciencia Y tecnología*”, México, Alianza, 1989, P. 457

<sup>63</sup> Op. Cit, Rae, John B., “*El automóvil norteamericano: su historia, evolución y desarrollo*”, México, Limusa-Wiley, 1968, P. 37



Packard, trabajaría y posteriormente aceptaría el reto de Winton de diseñar un mejor automóvil. En 1900 lo consiguió y formó la Packard Electric Company. Packard introdujo la palanca de cambio de velocidades con ranuras en H, que se empleó casi universalmente en los posteriores modelos y sirvió para otros desarrolladores. En 1903 Henry B. Joy adquirió la compañía Packard y cambió su nombre a Packard Motor Car Company, llevándosela a Detroit. En South Bend, Indiana, la Studebaker Brothers Manufacturing Company comenzó a experimentar con automóviles eléctricos en 1898, pero no se comprometió con por completo con la manufactura de automóviles sino hasta 1904, constituyéndose como los primeros en intentar vender en cadena. Para 1897 Ransom Eli Olds fundó su compañía de automóviles produciendo el Oldsmobile para 1901; hacia 1904 se produjeron más de cinco mil quinientas unidades, constituyéndose en el primer automóvil norteamericano que se produjo en masa.



Imagen 1.3: Oldsmobile modelo 1904, uno de los automóviles más populares.

Foto: museo del Automóvil de la Cd. de México



Por su parte Frederick Henry Royce comenzó con un negocio de mecánica y electricidad del automóvil y construyó en 1884 su primer vehículo, un Royce, en su fábrica de Manchester, Inglaterra; para 1904 conoció a Charles Stewart Rolls, empresario inglés y acordaron que los coches fabricados por Royce los comercializaría exclusivamente Rolls. De ese convenio se incluyó en su contrato una cláusula estipulando que los coches se llamarían “Rolls-Royce”, compañía que se fundó el 15 de marzo de 1906 como una sociedad, tal vez la primera en juntar fabricación y comercialización como estrategia comercial.

Para 1903 Henry Ford fundó la Ford Motor Company, en Highland Park, Detroit, evolución de su previa compañía de 1899, pero ahora con el apoyo de hombres de negocios de Detroit. Entre 1903 y 1908 Henry Ford y sus ingenieros dieron el paso más grande que cambió la industria: desarrollaron 19 modelos de autos diferentes, designando a cada uno de ellos una letra del alfabeto, modelo A, modelo B, modelo C y así sucesivamente, pero no se diseñaron para el mercado de bajo precio, puesto que su costo fue de mil quinientos dólares entre los distintos modelos aproximadamente. 1908 constituyó una fecha importante para la evolución y desarrollo del automóvil, porque fue el año en que apareció el modelo T “un coche para las grandes multitudes”. Henry Ford dijo que “la forma de fabricar automóviles es hacer uno que se parezca a otro, hacerlos todos iguales y hacer que salgan todos iguales de la fábrica”<sup>64</sup>. El precio bajo era tan sólo una característica requeridas en un automóvil destinado a las masas, también tenía

---

<sup>64</sup> Ibidem, Rae, John B., “*El automóvil norteamericano: su historia, evolución y desarrollo*”, México, Limusa-Wiley, 1968, P. 93

que ser durable, fácil de manejar por cualquier individuo y de reparación sencilla. El modelo T se presentó al público en 1908: tenía una carrocería solida para que pudiera recorrer malos caminos, su motor de cuatro cilindros, ciclo Otto, con veinte caballos de fuerza, con dos velocidades hacia delante y una hacia atrás, eran embrague, freno y reversa, que solo requería pedales para su funcionamiento, además de el volante del lado izquierdo del auto. Para 1909 Ford dio el paso siguiente en su compañía, al abandonar sus otros modelos y concentrarse exclusivamente en el modelo T; su precio era de ochocientos cincuenta dólares, mucho menor que la competencia. A principios de 1913 decidieron probar un sistema transportador de banda de montaje de los magnetos y ese mismo año se probó la idea para el montaje de bastidores, que produjo la línea de ensamblaje automatizada. Gracias a ello el tiempo de montaje de los automóviles se redujo de doce horas a una hora y media, haciendo posible la producción en masa del modelo T que lo popularizó a escala global y se redujeron los costos de producción notablemente, junto la idea de tener fabricas subsidiarias Ford para la fabricación de las partes por separado y una sola para el ensamblaje.

Para 1914 en las fábricas de Ford se produjeron alrededor de 300,000 vehículos, armados por 13,000 trabajadores, con sueldos de cinco dólares la hora. Su costo disminuyó a quinientos cincuenta dólares y seguiría disminuyendo con los años y el perfeccionamiento de la cadena de producción en masa<sup>65</sup>. A continuación se presentará una tabla con los datos de ventas de los choches

---

<sup>65</sup> Todos los datos fueron extraídos de la Ford Motor Company a través de su página oficial de internet: <http://www.ford.com/> y de Rae, John B., *“El automóvil norteamericano: su historia, evolución y desarrollo”*, México, Limusa-Wiley, 1968.

modelo T de 1908 a 1916, el automóvil más comercializable y vendido de la época:

Tabla 1.1:

Años	Precio al menudeo en dólares	Total de ventas del modelo T
1908	850	5,986
1909	950	12,292
1910	780	19,293
1911	690	40,402
1912	600	78,611
1913	550	182,809
1914	490	260,720
1915	440	355,276
1916	360	577,036

Fuente: Rae, John B., *“El automóvil norteamericano: su historia, evolución y desarrollo”*, México, Limusa-Wiley, 1968, P. 276.

Los precios y ventas al menudeo de automóviles para pasajeros de la competencia de Ford, entre ellos Packard, Rolls-Roys, Benz, eran los siguientes (tabla 1.2):

Tabla 1.2:

1899	Dls. 1,559
1909	1,719
1919	1,157

Fuente: Rae, John B., *“El automóvil norteamericano: su historia, evolución y desarrollo”*, México, Limusa-Wiley, 1968, P. 277

Para 1920 “cada tercer vehículo de motor del mundo era un Ford modelo T y la Ford Motor Company no tenía ninguna competencia en cuanto a precio y la industria automotriz comenzó de lleno”<sup>66</sup>, las otras compañías implementarían líneas de montaje similares posteriormente.

En 1914 la compañía Chevrolet, de Louis Chevrolet se fundó, siguiendo los modelos del Ford T, a su vez que la General Motors, fundada en 1908, implementaría la línea de montaje basándose en la de Ford a partir de 1915. Así mismo en Italia para 1910 Giuseppe Merosi formaría la compañía Alfa, automóviles de cuatro ciclos a veinticuatro caballos de fuerza, la que posteriormente se convertiría en Alfa Romeo. La primera guerra mundial no impidió el crecimiento de la industria, al contrario, impulsó el perfeccionamiento técnico de los automóviles europeos. Con el fin de la guerra la industria automotriz ya estaba afianzada desde los Estados Unidos: los automóviles eran de uso general y frecuente, aunque el ferrocarril y otros medios de transporte más

---

<sup>66</sup> Op. Cit., Williams, Trevor, *“Historia de la Tecnología”*, Vol. 2, Siglo 21 Editores S.A., México, 1978, P. 573

tradicional seguían funcionando en grandes escalas en el mundo, pero el carruaje sin caballos ya no era un sueño, era un realidad constituida en todo el mundo.

El ultimo Ford T se produciría en 1927, hasta antes no se dio ningún cambio significativo en la tecnología de la industria, seria hasta el motor V8 en 1937, ocho ciclos y en forma de V, de Ford que se revolucionaria la potencia y funcionalidad de los vehículos, así como el perfeccionamiento de su proceso de producción y la industria entorno a ellos.

Seria hasta este punto que nos interesa la historia general del automóvil, ya que para el contexto de la investigación cumple con los requisitos a analizar. En posteriores apartados se analizará su funcionamiento y su papel en la historia de México. De surgir algunas marcas o modelos no mencionadas aquí, bien sea por que eran menores en producción e impacto que las otras marcas y, que sean de importancia para el trabajo, se mencionarán en capítulos posteriores.

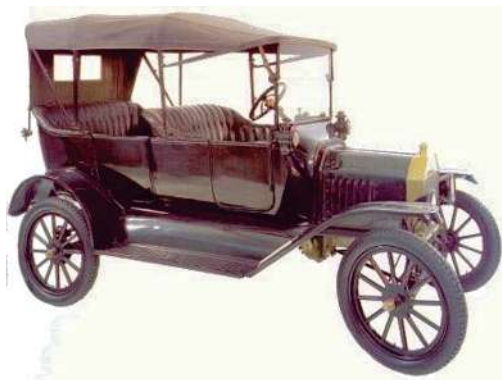


Imagen 1.4: Ford T, el automóvil que popularizó el transporte motorizado y lo llevo a las masas. En la imagen un modelo T 1909. Imagen de: <http://www.thefordstory.com/contact>.

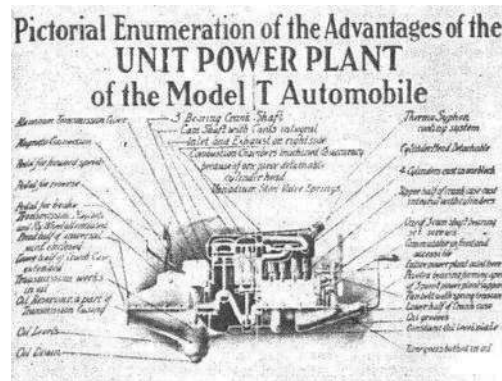


Imagen 1.5: Esquema del motor del Ford T, a manera de publicidad. Imagen de: Williams, Trevor, "Historia de la Tecnología", Vol. 4, Siglo 21 Editores S.A., México, 1978, P. 237.

### 1.3 Funcionamiento general de un automóvil

Para dar una explicación más completa sobre el artefacto tecnológico del automóvil y su impacto en el ámbito social también es importante explicar su funcionamiento, cada modelo y marca tienen particularidades, pero todos comparten ciertas generalidades para poder funcionar y es eso lo que analizare en este apartado.

La fuente de energía en los vehículos de motor podía ser a base de vapor, electricidad o combustión; la gasolina se comenzó a utilizar como el combustible por excelencia desde 1900, pero lo que nos interesa son los vehículos impulsados por combustión, de manera que los otros, con distintas fuentes de energía no se revisaran en esta investigación.

Como se ha mencionado en el apartado anterior, el ciclo Otto es el ciclo por excelencia en los automóviles de la época que nos ocupa, es un motor por explosión y consiste en “los productos de la combustión del aire y el combustible, que transfieren calor a un segundo fluido, que se convierte en el fluido motriz o elemento productor de trabajo, energía”<sup>67</sup> el motor de combustión interna es una de las unidades generadoras de energía más ligeras, en peso, que se conoce y, por lo mismo, su mayor campo de aplicación es el transporte.

Básicamente consiste en el encendido a través de una chispa, generada cuando se enciende, que activará un ciclo de explosiones en el interior del motor, cuatro en el ciclo de Otto, pero varían a dos ciclos, aunque el principio es el mismo. Son entonces cuatro pasos: 1, una carrera de admisión para inducir una mezcla de combustible, gasolina generalmente con aire, hacia el interior de la primera válvula, de admisión; 2, una carrera de compresión, para elevar la temperatura del aire con la gasolina, de la mezcla de fluidos se forma el fluido motriz; 3, al final de la carrera de compresión, ocurre la chispa y el encendido consecuente de la mezcla homogénea, liberando energía que aumenta la temperatura y la presión de los gases, enseguida se cierran las válvulas; 4, una carrera de escape, para barrer el cilindro, dejándolo libre de los gases quemados; luego vuelve a comenzar el ciclo, a través de eso se genera la energía suficiente para impulsar el movimiento<sup>68</sup>. A continuación un ejemplo del ciclo de cuatro

---

<sup>67</sup> Wasdyke, Raymond G., *Motores de Gasolina de Cuatro Tiempos: Operación, Prueba y Evaluación*, México, Limusa, 1976, P. 21

<sup>68</sup> Toda la información, incluyendo el ejemplo ilustrado, fue obtenida del artículo: *“Thermodynamics and Propulsion”*, el apartado *“3.5 The Internal combustion engine (Otto Cycle)”*, que se encuentran en la sección digital de publicación del Massachusetts Institute of Technology, Mit, escrito por, Suh, Nam P. y Cho, Nam Hyo, 2004.

tiempos que impulsó a prácticamente todos los automóviles vistos en la investigación:

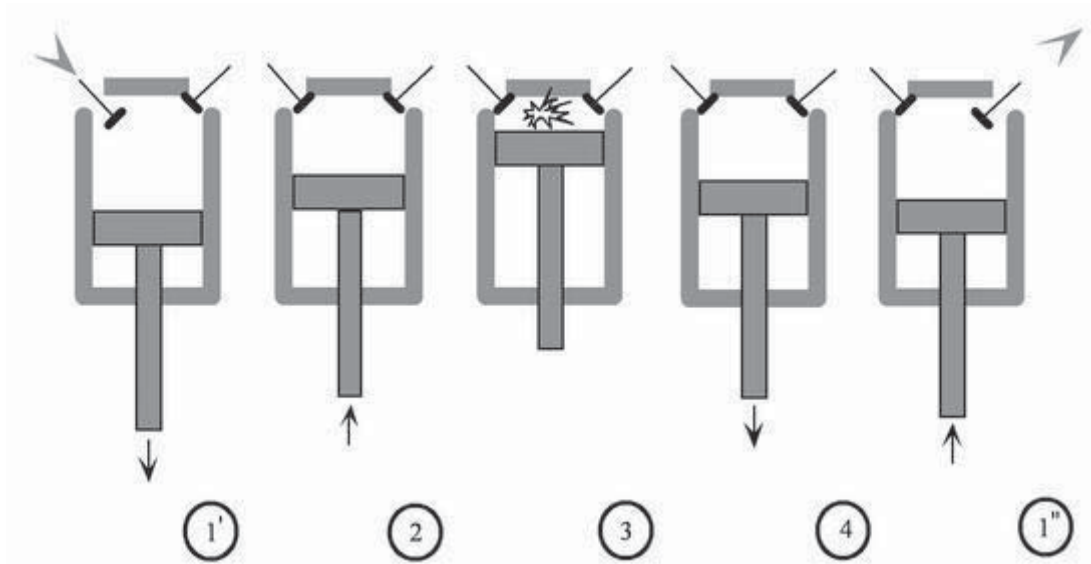


Imagen 1.6: Diagrama del ciclo OTTO de cuatro tiempos. Fuente: Suh, Nam P. y Cho, Nam Hyo, *Thermodynamics and Propulsion*, apartado “3.5 The Internal combustion engine (Otto Cycle)”, MIT prees, 2004.

El ciclo de cuatro carreras requiere dos revoluciones del cigüeñal por cada carrera de potencia, cada vez que se reinicia el ciclo. El encendido por chispa o el encendido por presión básicamente se ocupan de aumentar la temperatura de la mezcla de aire con combustible, fluido motriz, para generar la explosión de energía e impulsar el movimiento. Los motores se dividen en el número de cilindros necesarios para generar energía; a mayor número, mayor energía se genera.

El motor en el que basaron los primeros autos a gasolina pueden ser divididos en: el cuerpo principal del motor, en el cual la presión generada dentro de la cámara de combustión es convertida a movimiento rotatorio; bloque de



cilindros: es la parte fundamental del motor que forma su estructura, cuatro cilindros era lo que se usaba en los modelos revisados; culata de cilindros: esta proporciona la cámara de combustión y el mecanismo de válvulas; pistones: estos reciben la presión generada por la combustión del combustible y se traslada de arriba hacia abajo en los cilindros repetidamente. Bielas: estas transmiten la presión de la combustión recibida por los pistones al cigüeñal. Los engranajes de distribución y la correa de distribución mueven al eje de levas y. Cigüeñal: este convierte el movimiento de arriba hacia debajo de los pistones en movimiento rotatorio. Equipo de combustible: este suministra la cantidad necesaria de combustible para la combustión, a través de una serie de válvulas y, también para el aceite, además de un equipo de enfriamiento para el motor, ventilación generalmente en los modelos que se han revisado<sup>69</sup>. Cabe mencionar que las mayores velocidades alcanzadas por vehículos de motor en la primera parte del siglo XX eran de unos veinte a veinticuatro o treinta caballos de fuerza

Para manejarlo, en general la mayoría de los modelos se controlaban a través de un volante o una palanca de direcciones, y tenían tres pedales, uno para controlar el freno, otro para reversa y otro como embrague para cambiar de velocidades. Estos cambios se hacían mediante una palanca y, como acelerador se usaba una palanca debajo del volante; el Ford T usaba magnetos en lugar de una batería, la aceleración por pedales se implementaría paulatinamente<sup>70</sup>. Para aumentar de velocidad el motor aumenta la velocidad en que se ejecuta el ciclo, el

---

<sup>69</sup> Los datos de las partes y funciones de éstas en el automóvil fueron extraídas de: Morales Peake, David, *Manual de especificaciones técnicas automotrices*, México, Prentice hall, 1998.

<sup>70</sup> Información sobre la forma de conducción obtenidos en recorrido del Museo del Automóvil de la Cd. de México , al igual que la fotografía de ejemplo

freno la detiene y la reversa la vuela a la inversa. El embrague es para cambiar de velocidad sobre la marcha. Se mostrará una foto donde se puede apreciar la ubicación de los pedales y palancas con las cuales se controlaban los autos:



Imagen 1.7: Fotografía del interior de un Ford T de 1914, donde se muestran la ubicación de los mecanismos para controlar al automóvil. Tomada en el Museo del Automóvil de la Cd. de México

La información mencionada hasta el momento no pretende ser un análisis exhaustivo sobre el funcionamiento de los automóviles y sus motores, se está muy lejos de siquiera adentrarse a la complejidad técnica de estas máquinas.

#### **1.4 El automóvil en México**

En la primera década del siglo XX había en la capital de México distintos medios de transporte: las trajineras<sup>71</sup>, seguían transportando los alimentos que abastecían a los mercados como en la época prehispánica. En el zócalo circulaban tranvías de vapor, eléctricos o impulsados por animales; desde 1857 se importaron tranvías de vapor, pero por los altos costos fueron sustituidos en 1875, cambiando así la energía que los movía, que serían en lo sucesivo mulas. En 1900 se inauguraron los eléctricos, con la ruta México-Tacubaya, eran unidades importadas de Estados Unidos, para veinticuatro personas. De igual forma los coches tirados por animales que aún eran muy comunes.

Por otra parte el ferrocarril era el orgullo de la nación, bajo el gobierno de Porfirio Díaz y su “orden y progreso”, pero para estos momentos la ciudad y la nación en menor medida, comenzaba a ser testigo de unos nuevos vehículos impulsados por motor, “por las elegantes calles de Plateros y Capuchinas se notaba un intenso tráfico de carretas, automóviles y hasta bicicletas, sin embargo por la falta de un reglamento circulaban desordenadamente”<sup>72</sup>. Recorrían las calles sin pavimento esos primeros vehículos, a cuyo paso brotaban la estupefacción y asombro de cuantos los veían pasar, así como la satisfacción y orgullo de quienes los poseían, “también, por qué no decirlo, el angustioso

---

<sup>71</sup> La trajinera es un tipo de canoa grande que circula por los canales de Xochimilco. También conocidas como acalis, canoas o cayocos. Medía originalmente 15 X 4 decímetros y era de un tronco de árbol de una pieza.

<sup>72</sup> Martínez del Río, Marita, “*El transporte en la historia de México*”, México, Artes de México, 1960, P. 82

asombro de sus atrevidos pasajeros que de pronto eran advertidos: agárrense los sombreros que vamos a treinta”<sup>73</sup>.

Las familias en Chapultepec y en el paseo de la Reforma lucían, los domingos, los últimos modelos de automóviles importados de Europa o de Estados Unidos; se permitían, incluso, adornarlos como carros alegóricos para mostrarlos en los desfiles. Una “de las primeras personas que importó un automóvil a principios de siglo fue don Ignacio de la Torre, casado con una gran señora: Amanda, la inteligente y atractiva hija del presidente Porfirio Díaz”<sup>74</sup>. En 1908 Porfirio Díaz usaba un Packard modelo 1909, aunque para asuntos “oficiales”, como desfiles o ceremonias, él prefería la carroza tirada por caballos altamente adornada o otros personajes trascendentes de la vida política mexicana también adquirieron automóviles, como Francisco I. Madero quien durante su corta presidencia de 1911 circulaba en un coche americano fabricado por Thomas Thights, mientras que su esposa Sara, de Madero, tenía un Benz con sus iniciales en las puertas. Alberto Lenz, un industrial de la ciudad de México, en 1904 importó un Decauville, automóvil francés.

---

<sup>73</sup> Torres Marín, Hugo, “*Con Olor a Gasolina*”, México, D.F., Diseño y Publicidad Grafica S.A. de C.V., 2000, P. 23

<sup>74</sup> Op. Cit., <sup>74</sup> Martínez del Rio, Marita, “*El transporte en la historia de México*”, México, Artes de México, 1960, P. 83



Imagen 1.8: En la foto se observa la calle de Capuchinas en los primeros años del siglo XX, se observa un automóvil al fondo circulando desordenadamente junto a las carrozas típicas. Fotografía en: Martínez del Rio, Marita, *“El transporte en la historia de México”*, México, Artes de México, 1960, P. 85

Pero naturalmente “aquellas máquinas no eran muchas, pero la cantidad era suficiente para que algunos de sus propietarios se reunieran en un privilegiado grupo, en 1907, formando un club al que bautizaron con el nombre de Automóvil Club”<sup>75</sup>. Algunos de los primeros dueños fueron: Jesús Pliego, Pedro Lange y Carlos Montesinos, también fundadores. El Automóvil Club desapareció en 1910, por la agitación política que pasaba por el país, pero posterior a esto los automóviles tendrían un auge aún mayor. En 1907, un “chauffer”<sup>76</sup>, Gino Pini, de nacionalidad italiana hizo un viaje de México a Puebla en cuatro horas imponiendo record. “El reportaje periodístico del “el Mundo Ilustrado” el 10 de Febrero de 1907

---

<sup>75</sup> Op. Cit, Torres Marín, Hugo, *“Con Olor a Gasolina”*, México, D.F., Diseño y Publicidad Grafica S.A. de C.V., 2000, P. 23

<sup>76</sup> Vocablo francés que al castellanizarse se convirtió en “Chofer”

da cuenta de que el señor Pedro Lange, realizó el primer viaje de Guadalajara a México, pasando por la Piedad, Irapuato, Celaya, Querétaro y de ahí a México, después más de una semana de viaje”<sup>77</sup>, aunque con serias dificultades en el viaje.

En el panorama mexicano existían diferentes marcas, pero desde 1908 destacaba el Ford modelo T, la ciudad y el país comenzaron a recibir en mayor proporción este vehículo y su uso fue especialmente particular, así como autos de alquiler y de pasaje con cupo para diez o doce personas sentadas y, otros tantos parados o colgando. La primera ruta se inauguró en 1900 entre las colonias Juárez y San Rafael: se cobraban diez centavos. El precio a pagar por los automóviles era de ochocientos cincuenta dólares, en 1908, pero bajaría hasta trescientos dólares para 1920.

Las carreas de automóviles, patrocinadas en su mayoría por los fabricantes de automóviles europeos y norteamericanos, rivalizaban con las carreas a caballo en el hipódromo de Peralvillo, comenzaron desde 1900.

---

<sup>77</sup> *Ibíd.*, P. 25



Imagen 1.9: Carrera de automóviles en Chapultepec, 1900, se observa la cantidad enorme de gente que acude al espectáculo, lo que prueba que era algo muy popular. Foto en: Martínez del Rio, Marita, “*El transporte en la historia de México*”, México, Artes de México, 1960, P.88.



Imagen 1.10: Automóvil decorado como carro alegórico, el paseo de la reforma 1907,.Foto en: Torres Marín, Hugo, “*Con Olor a Gasolina*”, México, D.F., Diseño y Publicidad Grafica S.A. de C.V., 2000, P. 38.



Otros de los primeros dueños de automóviles en México fueron las familias Gargollo y Redo; Diego Redo, gobernador de Sinaloa importó un Panhard Levassor, automóvil norteamericano en 1897. El auto era un claro signo de estatus y eran usados mayormente con propósitos de diversión; como ejemplo eran los paseos en el bosque de Chapultepec, o para entretenimiento en carreras de autos desde 1900, además de desfiles y como última instancia en medio de transporte, privado o público, con una cuota, se utilizaban con propósitos de comercio, renta y placer. Durante los festejos del centenario de la independencia (1910) se pudieron apreciar algunos automóviles en el contexto social, por ejemplo, el presidente Díaz llevó un auto para inaugurar el manicomio general de la ciudad de México y, se ve el contraste al usar carretas, más “oficiales”, para transportar las vestimentas de José María Morelos, donadas por el gobierno español para conmemorar el centenario<sup>78</sup>.

En pocos años los transportes en México evolucionaron dando paso al automóvil como un serio competidor, junto al ferrocarril y el tranvía eléctrico, a tal grado que se tuvieron que construir autopistas y vías de circulación dentro de las ciudades y fuera de ellas, en una red nacional, siendo la primera en México la carretera México-Acapulco en 1920 con el presidente Álvaro Obregón.

Otro aspecto a considerar es el combustible, si bien ya se sabe que para ese momento los automóviles funcionaban a partir de la gasolina, sería importante mencionar que las compañías petroleras extranjeras, como “el Águila”, compañía inglesa y otras estadounidenses refinaban el combustible que ellas mismas

---

<sup>78</sup> García, Genaro (Dir.), *Crónica Oficial de las Fiestas del Primer Centenario de la Independencia de México*, secretaría de gobernación, México, 1911



extraían en el país y eran estas compañías extranjeras, en acuerdo con los fabricantes de automóviles, los que surtían a los vehículos mexicanos de refinados del petróleo, todavía en un etapa muy temprana, como combustibles comercializables en México.

Cabe mencionar también que la Ford fue la primera empresa extranjera en montar una planta de ensamblaje en el país, en 1925, dando origen así a la industria automovilística de México. Los reglamentos sobre el automovilismo comenzaron durante el mismo periodo, para regular el uso de los vehículos, aunque sería hasta 1940 con el “manual del automóvil” que se reglamentaría nacionalmente. Otro dato de carácter importante y curioso es que el primer automóvil construido en México se hizo en 1897 por un norteamericano de apellido Mohler, que no fue sino un experimento sin ideas para la comercialización<sup>79</sup>, con llantas de bicicleta y un rudimentario motor de cuatro ciclos: en la foto se ve este automóvil:



---

<sup>79</sup> Dato obtenido de Torres Marín, Hugo, “*Con Olor a Gasolina*”, México, D.F., Diseño y Publicidad Grafica S.A. de C.V., 2000, P. 23

Imagen 1.11: En la foto se ve el primer automóvil en construirse en México, por Mohler, 1897. No se comercializó. Foto en: Torres Marín, Hugo, “*Con Olor a Gasolina*”, México, D.F., Diseño y Publicidad Grafica S.A. de C.V., 2000, P. 23.

Es hasta este momento, 1925, con la primera ensambladora en México, que nos ocupa para la investigación y, es que, el automóvil para esas fechas ya era parte de la vida cotidiana y del imaginario colectivo: había creado empleos, el de chofer, revolucionado el transporte, se había convertido en un artefacto de lujo y aportado para el comercio.

## **1.5 El automóvil como construcción social**

La parte fundamental de la investigación, como ya se ha mencionado en apartados anteriores, es hacer notar que el automóvil constituye una ventana para asomarse a la sociedad, toda vez que “los miembros ordinarios de una sociedad construyen la realidad diaria de las instituciones sociales en el curso de su mundana actividad habitual”<sup>80</sup> y, lo mismo ocurre con la tecnología, que se constituye como una construcción social y cultural, producida por la sociedad en base a las funciones y las necesidades de que se dota a los aparatos tecnológicos

---

<sup>80</sup> Pinch, Trevor, “*La construcción social de la tecnología: una revisión*, Cambridge”, MIT press, 1987 P. 20

para funcionar en la realidad: en cada sociedad la interpretación puede ser distinta. En un texto de Rachel Laudan<sup>81</sup> se plantea que la tecnología es una extensión de las capacidades del hombre y es creada para resolver las necesidades de la sociedad que las crea y, a su vez esa dada sociedad-cultura, dota de propiedades especiales a sus creaciones, para adaptarlas a su realidad.

Las ideas en una sociedad pasan por tres etapas de desarrollo: primero son ignoradas, después son rechazadas, por los prejuicios hacia los cambios tecnológicos que generan temores<sup>82</sup> y, finalmente son aceptadas con y, al serlo se les dota de las características que los determinan en la cultura, los que las crean y los que las usan les pueden asignar distintas propiedades.

Una versión más “radical del constructivismo social está relacionada con el hecho de demostrar que los procesos sociales influyen en el contenido mismo de la tecnología”<sup>83</sup>, y está construida socialmente por los grupos consumidores en la sociedad, por los intereses políticos o de los grupos que generan esa tecnología. La construcción social de la tecnología, COST<sup>84</sup>, o SCOT por sus siglas en ingles, nos dice que la tecnología forma parte de un “tejido sin costuras”<sup>85</sup> de la sociedad, la política y la economía, que no es simplemente un logro técnico, inmerso en él se encuentran las consideraciones al artefacto dotadas por la sociedad, de nuevo,

---

<sup>81</sup> Laudan, Rachel, “*Natural alliance or forced marriage? Changing relations between the histories of science and technology*”, mecanoescrito, Universidad de Hawaii.

<sup>82</sup> “*La Mirada de Ulises: La Racionalidad Tecnológica y sus Críticos*”

<sup>83</sup> Op Cit., Pinch, Trevor, “*La construcción social de la tecnología: una revisión*”, Cambridge, MIT press, 1987 P. 22

<sup>84</sup> Véase Pinch y Bijker, “*The Social Construction of Facts and Artefacts*”, por sus siglas COST: construcción social de la tecnología, o por sus siglas en ingles SCOT: social construction of technology.

<sup>85</sup> En el sentido de que se es parte de un todo, el cual además no está unido por partes (cosido o remendado) para que funcione, sino que se es parte de un tejido uniforme de la realidad, donde todo se entrelaza bien para formar la construcción social de la realidad en que vivimos.

en base a las funciones y las necesidades que la misma sociedad crea para el aparato, “los diferentes grupos sociales relevantes asociados con el desarrollo de un artefacto tecnológico compartían un significado con el artefacto”<sup>86</sup>, por ejemplo tomando en cuenta la bicicleta, se identifica al grupo social que la usa, en su creación, como hombres jóvenes, por tanto el aparato tecnológico tiene una connotación de “maquina macho”, para usarse por jóvenes fuertes y vigorosos.

Por tal motivo, cuanto más grande era la rueda en la bicicleta, más peligrosa y más deseable era para ese sector social de consumidores, a los cuales se les “vende” de idea de lo que es la tecnología y, esta idea está construida socialmente por el sector que la creó y el que la usa. Se busca crear necesidad por la tecnología. Y la flexibilidad con la que se dan las interpretaciones sobre la tecnología son construcciones culturales y sociales de los aparatos y esa misma flexibilidad interpretativa es muy grande entre los distintos tipos de personas de las sociedades, a la gente mayor por ejemplo un aparato podría parecer peligroso, mientras que para otro sector sería algo emocionante. El “cierre” tecnológico se da cuando la sociedad en general, cada sociedad en cada cultura, define la función y necesidades de los aparatos tecnológicos, cuando el aparato queda definido, la construcción social en torno a él se establece. Edgerton<sup>87</sup> hace notar que la tecnología se encuentra inmersa en el mundo social y es construida su representación y funcionalidad en base a éste.

---

<sup>86</sup> Op Cit., Pinch, Trevor, “*La construcción social de la tecnología: una revisión*”, Cambridge, MIT press, 1987 P. 26

<sup>87</sup> Edgerton, David, “*Tilting at Paper Tigers*”, British Journal for the History of Science, 1993, 26, pp. 67-75

Ahora bien, para reflexionar en el automóvil como una construcción social, se puede tomar de ejemplo el contexto rural de los granjeros norteamericanos de principios del siglo XX, que “descubrieron un significado radicalmente diferente para el automóvil como forma de transporte”<sup>88</sup>; montaron un Ford modelo T, levantado, en el corral de una granja con el fin de proporcionar una fuente de energía para operar una lavadora de ropa. Una gran variedad de maquinaria agrícola en el ámbito rural estadounidense era operada de esta manera. Se puede apreciar que la flexibilidad interpretativa para construir los significados de la tecnología son dados por el grupo social de los usuarios y consumidores, en este caso los granjeros. “el cierre sobre el significado del automóvil fue establecido en 1945”<sup>89</sup>. Es por tal motivo que los fabricantes de automóviles, Ford, entre otros, se vieron en la necesidad de adaptar sus aparatos para otras tareas, como a los tractores con motores de modelo T o a los primeros camiones Ford T. La extraordinaria flexibilidad en la interpretación del automóvil rural norteamericano tiene un fuerte vínculo con las relaciones de género, la estructura patriarcal de la granja rural y la división de géneros para las actividades de la granja nos ayudan a explicar la construcción social entorno al automóvil en este ámbito rural. Los hombres realizaban las principales actividades, el establo y el taller de maquinaria, mientras que las mujeres realizaban las actividades de “apoyo”, consideradas por los hombres, la casa, el jardín y el corral: los granjeros se consideraban “técnicos virtuosos”, que podían reparar, mantener y rediseñar cualquier máquina, la

---

<sup>88</sup> Véase Kline y Pinch, *“Taking the black box off its wheels: the social construction of the American rural car”*

<sup>89</sup> Op. Cit., Pinch, Trevor, *“La construcción social de la tecnología: una revisión”*, Cambridge, MIT press, 1987 P. 33

mujeres viajaban en coche al pueblo, en lugar del tradicional caballo, pero los hombres le daban mantenimiento al aparato para adaptarlo a las necesidades de la granja<sup>90</sup>.

Se puede ver que la construcción se realiza en base a las necesidades, pero dentro de cada sociedad hay distintas interpretaciones, en el ejemplo de Norteamérica rural de principios del siglo XX las personas de las granjas tenían diferentes consideraciones en cuanto al automóvil, los hombres los veían como algo que servía a la granja para maximizar la capacidad de otros aparatos y para rediseñarlo de acuerdo a sus necesidades y, las mujeres lo usaban para facilitar la transportación y el suministro de la granja.

En suma la construcción social del automóvil, al igual que al resto de los aparatos tecnológicos, está ligada a las necesidades y a las funciones que son creadas por las sociedades-culturas. En nuestro mundo actual tal como en el contexto de principios del siglo XX, que es el tema central de la investigación aquí planteada, las necesidades básicas de transporte es lo que forman la idea del automóvil, pero de fondo representa mucho más que sólo el transporte, como se ha visto en el ejemplo del mundo rural norteamericano y, más bien está ligado a otros factores creados por la sociedad, como el prestigio y estatus social que representa ser dueño de un automóvil, a su vez que se crea un consumo psicológico sobre éste, como un aparato de lujo, que no cualquiera puede tener y si lo adquieres tendrás con él un lugar privilegiado en la sociedad, por la imagen que se construye de ser un aparato de clase, lujo y modernidad.

---

<sup>90</sup> Véase Kline y Pinch, *"Taking the black box off its wheels: the social construction of the American rural car"*

“Bajo la religión del automóvil millones de seres humanos, anestesiados por la publicidad, creen encontrar prestigio, libertad de movimiento y, sobre todo, poder social”<sup>91</sup>. En los capítulos posteriores es precisamente lo que se pretende analizar, la forma en la que el automóvil como construcción social reconfigura su entorno y representa una venta para asomarse a la sociedad moreliana de principios del siglo XX. “Hoy, la antropología de la modernidad encuentra en el automóvil un rito de iniciación por el cual los adolescentes de las sociedades industriales se convierten en adultos”<sup>92</sup>, lo cual de nuevo demuestra los valores sociales en torno al automóvil, esta vez, como un artefacto de transición en la sociedad y como representación de estatus. El automóvil como un objeto que puede atraer pareja, ya que representa nivel económico y social, en el mundo actual no es lo mismo manejar un BMW que un Volkswagen Sedán, los distintos modelos también tienen su propia construcción de significados y representaciones tal como sucedía a comienzos del siglo XX.

Antes de concluir con el presente capítulo otro ejemplo sería apropiado, en México de principios del siglo XX, en el año de 1907 para ser más precisos, el departamento de bomberos de la ciudad de México contaba con choches de tracción animal para dar sus servicios, mientras que las familias adineradas que podían costearlo tenían automóviles únicamente para recreación, como signo de estatus: el contraste es obvio, las necesidades construidas para el automóvil en la sociedad mexicana, al menos en el ejemplo, no eran para darle un uso concreto o

---

<sup>91</sup> Toledo, Víctor M., “*la Religión del Automóvil*”, en: *Ecología, Espiritualidad y Conocimiento*, México, D.F., Universidad Iberoamericana, 2003, P. 40

<sup>92</sup> Ídem.

aplicable a funciones de servicios en la ciudad, sino de lujo y prestigio, a continuación imágenes que ilustraran este ejemplo:



Imagen 1.12: Se observa un coche de bomberos en la ciudad de México, 1907, es notoria la prioridad para los automóviles que se construyó socialmente, el lujo y como signo de estatus.

Imagen 1.13: Se observa un automóvil durante un paseo en Chapultepec, Cd. de México 1907, el contraste con la foto de arriba es evidente.



Ambas fotos en: Martínez del Río, Marita, *Historia del Transporte en México*, México, Artes de México, 1960, pp. 91 y 92.



## CAPITULO 2

### EL AUTOMÓVIL EN MORELIA

**P**ara este segundo capítulo comenzaré revisando nuevamente algunas de las consideraciones básicas entorno al automóvil como un artefacto social y cultural, así como algunos de los principales planteamientos de la construcción social de la tecnología<sup>93</sup>, modelo que estaremos usando para la resolución del trabajo aquí planteado. De la misma forma analizaremos el contexto moreliano a principios de siglo XX con su búsqueda por la “modernidad”, tan fuertemente impulsada en el porfiriato y, que continuaría luego de este. Retomaremos algunos de los elementos del capítulo anterior para la explicación de contextos, en general sobre la historia del automóvil, sus precios y otras particularidades.

Tratare, además, el proceso histórico de la introducción del automóvil a Morelia, revisando a algunos de sus principales dueños e impulsores, así como

---

<sup>93</sup> Op. Cit, Pinch y Bijker, 1985

algunos de sus principales usos e imaginarios que llevarían a la construcción social del automóvil. Veremos como la relación simbiótica de tecnología y sociedad se construye y es plasmada en la ciudad de Morelia durante los primeros años del siglo XX. Llegaremos hasta mediados de la segunda década del XX, para posteriormente en el siguiente capítulo completar nuestro análisis social a un sistema tecnológico.

## **2.1 Más Sobre Construcción Social de la Tecnología y Cultura**

Para comenzar este segundo capítulo retomaremos algunas de las líneas centrales del apartado final del capítulo pasado, para entender mejor como los procesos culturales y sociales van de la mano con la tecnología, que es precisamente lo que tratare de analizar en este trabajo.

Hoy se tiende a dotar de un carácter activo y no pasivo a la cultura, que en antaño se consideraba como algo “duro”, ahora se ve como algo claramente “construido” y en un proceso de resignificación continua, en el sentido de lo que llamamos vida cotidiana. El pensamiento y la imaginación son factores para la construcción de lo que llamamos sociedad, “como un conjunto de esquemas que permiten a los agentes (personas de cada sociedad) generar una infinidad de prácticas adaptadas a situaciones que cambian incesantemente”<sup>94</sup>, que además explican la realidad de su entorno, por ejemplo las formas de organización social

---

<sup>94</sup> Bourdieu 1972, P. 16, en Burke, Peter, *Historia y Teoría Social*, Amorrurtu editores, Buenos Aires, P. 250, 2004.

que pueden ser vistas como representaciones colectivas de la realidad. La reconstrucción o reclasificación de esos mismos procesos se mantienen siempre en constante cambio, por las adaptaciones nuevas que se van generando, “en otras palabras la cultura y la sociedad son a la vez determinantes y determinadas”<sup>95</sup>.

También los patrones de conducta cambian, dentro de una sociedad, debido a discrepancias entre los modelos tradicionales y la realidad que observan las sociedades que se adaptan a esquemas alternativos, por ejemplo, algunos artistas pueden cambiar sus paradigmas, como el caso de los artistas asiáticos (chinos) que modificaron su arte debido a la interacción con occidente, “no imitaron el estilo occidental, pero el hecho de conocerlo (al ser introducido como un nuevo patrón a la realidad) los ayudo a liberarse de las formas tradicionales de representación del paisaje”<sup>96</sup> y “construir” nuevos patrones sociales de representación. Es parte importante de mi objetivo ver esos cambios en los patrones de dinámica social en la Morelia de principios del siglo XX, debido a la introducción del automóvil, una tecnología “novedosa” y moderna para esa sociedad.

Esos cambios y/o revoluciones se producen en etapas: algunos observadores advierten los cambios, el paradigma entre en crisis y se rompe debido a las anomalías, se generan situaciones de crisis, se forman nuevas hipótesis y se surgen nuevos paradigmas. Estas etapas se producen no de forma

---

<sup>95</sup> Burke, Peter, *Historia y Teoría Social*, Amorrurtu editores, Buenos Aires, P. 254, 2004.

<sup>96</sup> Cahill, 1982, en Burke, Peter, *Historia y Teoría Social*, Amorrurtu editores, Buenos Aires, P. 230, 2004.

lineal sino de manera zigzagueante; un ejemplo de estas construcciones culturales es el viaje de Colón, que al llegar a América el paradigma tradicional le decía que era parte de Asia y tardaron algunos años antes de que el paradigma fuera revisado y cambiado. La cultura es por tanto y, la sociedad en ella, una “construcción”.

Ahora bien para explicar, un poco más, la construcción social de los aparatos tecnológicos habría que considerar y, de paso aclarar, que “no hay nada natural en el desarrollo de las tecnología”, ya que su influencia en la sociedad no se produce desde un ámbito sólo interno (su éxito, su construcción material y funcionamiento), como nos dice el determinismo tecnológico, sino que los ámbitos externos, que son la sociedad, “características económicas, políticas, culturales, entre otras, desempeñan un papel muy importante en las decisiones de distinto orden que configuran una tecnología concreta y determinan su diseño y difusión”<sup>97</sup>, así como su aplicación y función, ya que es un hecho indudable que los mismos aparatos tecnológicos pueden tener efectos muy distintos en distintas sociedades.

La construcción social de la tecnología (COST)<sup>98</sup>, que además usamos para la resolución de este trabajo (y que ya se ha mencionado con anterioridad), tiene como primera fase la determinación de los grupos relevantes de una sociedad, interrogando acerca de los usos y aplicaciones que le confieren a los aparatos tecnológicos y construyen una imagen de ellos, para luego pasar a la descripción

---

<sup>97</sup> Aibar, Eduardo, *La Vida Social de las Maquinas: Orígenes, Desarrollo y Perspectivas Actuales en la Sociología de la Tecnología*, Universidad de Salamanca, P.147

<sup>98</sup> Que como ya se ha mencionado fue planteada por, Wiebe Bijker y Trevor Pinch.

de la flexibilidad interpretativa, los distintos significados que los individuos de esos mismos grupos “relevantes” (o en sociedades en general) le dan a la tecnología para adaptarla a sus contextos de realidad. Finalmente el cierre tecnológico, que es cuando se estabiliza la tecnología, ya que los miembros de su sociedad la han dado un significado uniforme, adaptado y aceptado por la sociedad, entendiendo que las tecnologías nunca llegan a adoptar una forma definitiva y siempre se mantendrán respondiendo a nuevas necesidades que planteé la sociedad.

No hay relaciones puramente sociales, o puramente tecnológicas, “ni lo social, por lo tanto puede verse simplemente como el fondo que subyace o condiciona a lo tecnológico, ni tampoco puede verse lo tecnológico como aquéllo que subyace o determina a lo social”<sup>99</sup>. Es más bien “un tejido sin costuras”, es decir que la sociedad y la tecnología van de la mano, que ese tejido no está constituido por distintos trozos de tela, sean técnicas, científicas, sociales, económicas, políticas, culturales, entre otras, sino que más bien son sólo pliegues de la misma tela. Por tanto “todas las relaciones se consideran ahora técnicas y, a la vez sociales, lo técnico esta socialmente construido y lo social está a su vez técnicamente construido”<sup>100</sup>.

Ya que la tecnología es construida socialmente y hemos visto que la sociedad a su vez también es influenciada por la tecnología, se puede decir que

---

<sup>99</sup> Op. Cit Aibar, Eduardo, P. 169

<sup>100</sup> Ibídem P.161

los individuos (o grupos sociales) están tanto o más contruidos que los aparatos, "tecnología y sociedad se co-producen continuamente"<sup>101</sup>.

Ahora bien para entender a la tecnología (más específicamente al automóvil), además, como un elemento cultural veremos, por ejemplo, que el investigador uruguayo Guillermo Giucci, autor del libro *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, afirma que el auto "es una gran proyección del hombre y en él puede verse la relación entre la expresión artística y la sociedad. Allí puede observarse como se van adaptando las nuevas tecnologías a la cultura", en todos sus aspectos, bien sean sociales, económicos, artísticos, entre otros.

El auto desde que se creó no sólo se convirtió en un objeto de uso cotidiano, su significado trascendió el mundo de la mecánica y el transporte; se transformó en un fetiche, un objeto de distinción, libertad, rebeldía, un símbolo de potencia sexual, "El amor existe pero anda en automóvil". Nos presenta por ejemplo el caso, desde el punto de vista artístico, del futurismo italiano (de comienzos del siglo XX) que vio en el auto un símbolo de ruptura en el arte, la velocidad era el factor de importancia ahora, así como la modernidad. Un coupé Bugatti (automóvil italiano) era tan hermoso, o más, que una estatua griega. Giucci apunta que se "llevó al extremo artístico una pasión colectiva por el objeto técnico", se transformó al auto "en un emblema del aniquilamiento del tiempo y del espacio". Con el Futurismo italiano, dice Giucci, "el auto pasó a ser una extensión

---

<sup>101</sup> Ibidem P. 163

del ser humano, una prótesis". Sin duda, el auto cambió el mundo y es un aparato cultural<sup>102</sup> y un objeto de lujo.

Por tanto este modelo de la construcción social de la tecnología y afirmaciones culturales entorno al automóvil son en las que nos basamos para este trabajo, como se ha expresado en el último apartado del primer capítulo y, se ha mencionado nuevamente sólo para remarcar el propósito de hacer que la tecnología se constituya en un ventana para poder ver a la sociedad, que es el automóvil en Morelia y de paso establecer que el automóvil es un objeto tanto tecnológico como cultural y que existe en simbiosis con la sociedad, claro revisando aquí un caso en específico.

## **2.2 La Modernidad en Morelia**

Por modernidad debemos entender de acuerdo al contexto porfiriano la búsqueda por el avance técnico y tecnológico a fin de alcanzar a los países industrializados de principios del siglo XX y lograr el “progreso” que tanto se pretendía durante el porfiriato. Ahora bien nos centraremos en la última década del siglo XIX y primera década del siglo XX para adentrarnos al análisis del proceso de modernización de la ciudad.

Para finales del siglo XIX todo el país se encontraba en el camino al “progreso” que impulsaba el gobierno porfiriano y la ciudad de Morelia no era la

---

<sup>102</sup> Datos de, Giucci, Guillermo, *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Universidad Nacional de Quilmes, 2007, pp. 239.

excepción, el espacio urbano de la ciudad comenzó a transformarse, la nueva elite social emergente, beneficiarios de las leyes de nacionalización y desamortización, como militares, algunos extranjeros y burgueses, se hicieron en control de nuevos espacio urbanos que se encontraban en manos de la iglesia con anterioridad y los reconfiguraron para adaptarlos a cuestiones de carácter económico. Monasterios, ex-conventos y fincas fueron adaptados a la urbanidad que crecía en la ciudad, la secularización de la propiedad y la imagen de modernidad fueron el primer paso que se daría. El camino estaba abierto para la modernidad.

Uno de los elementos que impulsó ese desarrollo fue la alza de la población; de manera colateral se puede observar que para 1833 las calles pavimentadas (o aplanadas) de la ciudad eran 32 y para 1860 eran de 90, es decir en cuestión de tres décadas la ciudad se había ampliado de forma notoria y continuaría creciendo paulatinamente. A continuación se anexaran dos cuadros que ejemplifiquen los números de población y de espacios urbanos correspondientes con la época:

Tabla 2.1:

Número y valor de las propiedades urbanas en Morelia (1889)	Población de Morelia durante finales del siglo XIX y principios del XX	
	Año	Población
76 casas con valor insignificante		
1,536 con costo menor a 100 pesos		
2,609 con costo de 100 a 5,000 pesos	1882	23,835
80 de 5,000 a 10,000	1889	26,934
40 de más de 10,000 pesos	1900	38,604
	1910	40,042



Datos obtenidos de: Uribe Salas, José Alfredo, <i>"Morelia, los pasos a las modernidad"</i> , P.8.	Datos obtenidos de: Memoria de gobierno 1882 y 1889, censo de población del Estado de Mich. 1900 y 1910. INEGI.
--	---

Es así como Morelia comenzó su crecimiento y a pesar de no representar un espacio industrial significativo, para principios del siglo XX era considerada una de las principales ciudades del país y una de las más pobladas.

La primera gran muestra de la modernidad que la ciudad pretendió, como era de esperarse, fue la carta de presentación de las políticas de progreso que el gobierno de Díaz llevaría a la mayor parte del país: el ferrocarril, o como era considerado, el invento del siglo.

La primera línea ferroviaria para la entidad se constituía en un proyecto de enlazar al Estado y sus principales puntos con la costa, la obra estuvo a cargo de Othon Welda y, posteriormente los estadounidenses William Rossecrans y Eduard Plumb, pero sería hasta 1878 que el gobierno de Michoacán obtendría la concesión para construir líneas férreas, para comunicarse con el bajío, partiendo de Salamanca-Morelia-Pátzcuaro y con ramificaciones en Celaya, Zamora, Maravatío y Zitácuaro culminaría en 1882, con estación en Morelia. Durante las siguientes décadas, el proyecto de ferrocarriles continuaría creciendo, a cargo de empresas tanto nacionales como de la constructora nacional mexicana y empresas extranjeras como la compañía Sullivan, buscando extenderse a más puntos del Estado por intereses comerciales con tierra caliente o por buscar llegar a otros puntos de interés comercial como Guanajuato.

Para principios de siglo XX Morelia estaba unida vía ferrocarril a gran cantidad lugares en el estado y fuera de él: al interior con lugares como Pátzcuaro, Apatzingán, Uruapan, Zinapécuaro, Lagunillas, Zacapu y Ario de Rosales, así como al exterior con Guadalajara, Irapuato, Querétaro, entre otros, siempre impulsado por el gobierno porfiriano<sup>103</sup>. El ferrocarril representó el signo de modernidad más significativo de la época, pero éste fue sólo el comienzo del desarrollo material en Morelia.

Los tranvías representaron el otro medio de comunicación “moderno” que se implementó en la ciudad durante el porfiriato; se les consideraba como una extensión de los ferrocarriles dentro de las ciudades, por ser útiles y eficientes además ornamentales. Desde 1880 grupos “selectos” de la ciudad de Morelia, como José Ignacio Arciga, arzobispo de Michoacán, hacendados y empresarios, Antonio A. Carranza, Luis G. Sámano, Luis Iturbide y Félix Alva, entre otros comenzaron a formar proyectos de construir líneas de tranvías en la ciudad, pero que por cuestiones políticas, en cuanto a ferrocarriles y sus concesiones, no se pudo realizar.

---

<sup>103</sup> Datos de Uribe Salas, José Alfredo, “*Morelia, los pasos a las modernidad*”, pp. 14-26

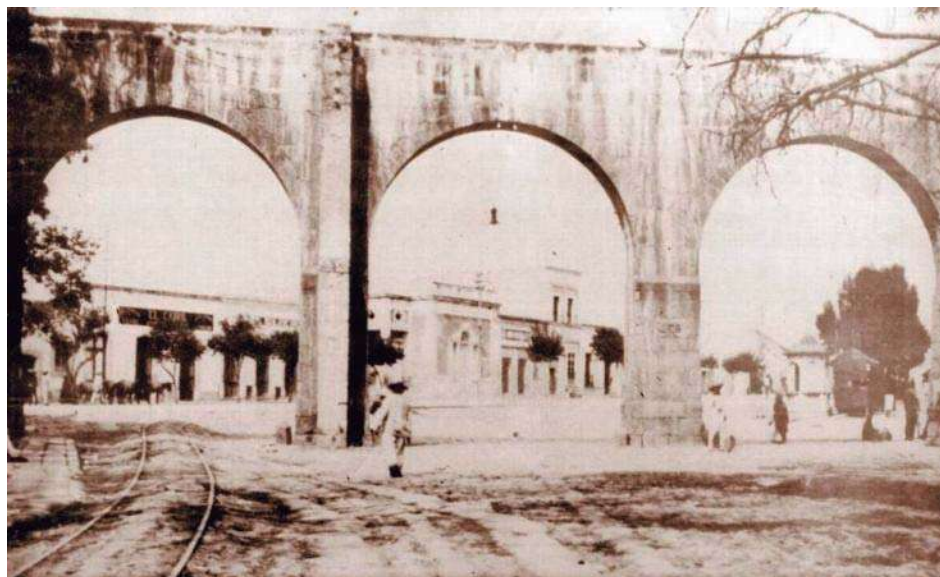


Imagen 2.1: Líneas para el tranvía urbano de Morelia finales del siglo XIX. Foto de: Fototeca del archivo del poder ejecutivo de Michoacán, *fondo antiguo de Morelia*

Sería para finales 1882 y principios de 1883 cuando el estado expidió la concesión de la construcción de líneas para los tranvías urbanos en la ciudad: los encargados serían de la ciudad de México, como José V. Villada, José A. Pliego y Joaquín Díaz. Sin embargo pese a que se extendería el uso de tranvías urbanos en las décadas siguientes, los problemas que estos generaban eran muy constantes, principalmente en su uso, por su descarrilamiento continuo, la suspensión del servicio que era muy poca y el mal trato a los usuarios, entre otras. Los tranvías urbanos variaban, los de uso común eran tirados por animales y se implementaron principalmente en la ciudad; también existían los eléctricos y además se buscaba formar una empresa de estos en Morelia, encabezada por

Joaquín E. Oseguera, aunque no se realizaría por los conflictos políticos y sociales que atravesaba el país para esa época<sup>104</sup>.

Otro artefacto de modernidad, que se haría presente en Morelia a partir de 1903, sería el cinematógrafo. Para 1904 el cinematógrafo del Sr. Mongrand daba presentaciones en el teatro Ocampo<sup>105</sup> y para 1908 los hermanos Alva filmaron las fiestas patrias de Morelia<sup>106</sup>.

Los telégrafos y los teléfonos constituyeron otro paso más en la modernización de comunicaciones de la ciudad. Para 1887 Morelia contaba con comunicación telegráfica con la mayoría de lugares de Michoacán, así como para gran parte del resto del país, principalmente del centro. Las líneas telegráficas eran propiedad del gobierno y el precio por telegrama era en centavos, variaba en distancia y en palabras. Sería a partir de 1891 cuando se implementarían en Morelia las primeras líneas telefónicas, en su mayoría de manufactura europea, que al igual que el ferrocarril era considerado el invento del siglo XIX. En su mayoría eran de uso doméstico e implementadas por compañías particulares, como la Compañía de Teléfonos Comerciales S.A.; aunque el tendido de las líneas telefónicas no era muy extenso, serían además implementadas líneas telefónicas desde Morelia a otros puntos del Estado de Michoacán, como Zamora, Cuitzeo, entre otras. Los teléfonos y telégrafos representaron no sólo un paso importante en cuanto a comunicaciones, sino que se interpretaban también como

---

<sup>104</sup> Datos de Uribe Salas, José Alfredo, "*Morelia, los pasos a la modernidad*", pp. 28-29

<sup>105</sup> *La Libertad*, periódico de política y variedades, año 12, tomo 12, número 24, 1904, P.2. en Hemeroteca pública universitaria *Mariano de Jesús Torres*

<sup>106</sup> *El Centinela*, tomo 16, número 12, 1908, P.3. en Hemeroteca pública universitaria *Mariano de Jesús Torres*

un signo de modernidad, de lo más avanzado en cuestiones tecnológicas de la época y, en última instancia, al menos para el teléfono como un signo de estatus social.

Por su parte la luz eléctrica jugó un papel primordial en el alumbrado público, teniendo en cuenta que en Morelia comenzó desde mediados del siglo XIX con faroles de aceite; estos serían cambiados a partir de 1888 con 80 focos de luz para conmemorar las fiestas patrias<sup>107</sup> y, para 1889 se le otorgó la concesión de instalar luz eléctrica en la ciudad a Seegar Guersey Compañía. Para 1896 se instaló la planta eléctrica de la ciudad de Morelia en la alameda de San Pedro, el servicio, para los particulares, era de 1 peso con 20 centavos por cada foco<sup>108</sup>. La electricidad significó un importante signo de modernidad, tanto para las plazas y lugares públicos, como para el uso privado en las casas o actividades económicas. Su uso se popularizaría y se extendería rápidamente en muchos sectores de la sociedad.

El sistema bancario moderno se comenzó a desarrollar en sustitución de la iglesia como medio de financiamiento y crediticio, a la vez que los agiotistas y prestamistas independientes comenzaron a proliferar, bien fueren familias completas, extranjeros, hacendados, entre otros; la familia Oseguera constituyó un ejemplo de ello. La primera sucursal bancaria se estableció en 1897 y se llamó el Banco de Londres y México, aunque sería sólo la primera en el nuevo sistema bancario, ya que para 1902 el banco del Estado de México y el banco de Nacional

---

<sup>107</sup> Archivo General de Notarias de Morelia número 133, 14-v-1888, ff. 291-295. Morelia

<sup>108</sup> Datos de Uribe Salas, José Alfredo, "*Morelia, los pasos a las modernidad*", pp. 33-34

de México también establecieron sucursales en esta ciudad, así como el banco refaccionario de Morelia o banco de Michoacán, dirigido por importantes miembros de la élite moreliana, como la familia Oseguera, Eduardo y Felipe Iturbide y Francisco Elguero. La inversión de capital y la economía entraron en una nueva dinámica, que fue posible gracias a la agilización de las transacciones financieras que el sistema bancario moderno implementó en la ciudad.

Para 1868 se inauguró la fábrica “La Paz”, comenzando así con una incipiente industria; para 1900 existían al menos 16 fábricas de productos variados en la ciudad, como cerveza, aguas, gaseosas ,cigarros, fideos, textiles, jabones, cerillos, ladrillos y teja, sellos de goma, por mencionar algunas, de entre las cuales destacaban dueños que eran miembros de la elite moreliana, como Antonio Rangel, Francisco Sámano, Joaquín Macouzet, Antonio Morales, Juan Basagotti, Juan Calderón Chávez, entre otros industriales importantes.<sup>109</sup>El comercio urbano, a consecuencia de la creciente facilidad en los medios de comunicación, así como del sistema bancario y la industria, mejoró de manera notable, estableciéndose variedad de tiendas y comercios en Morelia. También en la parte cultural se implementaban mejoras, como las reformas al teatro Ocampo, de 1908.

Desde 1904 se comenzó con otras mejoras materiales para la ciudad que representaban modernidad, eran la instalación de cloacas, caños, banquetas y empedrados, se uso cemento Portland, marca Boker, que era muy popular y se le

---

<sup>109</sup> Nombres de los personajes mencionados en, José Alfredo, “*Morelia, los pasos a las modernidad*”, pp. 35-39

hacía mucha publicidad<sup>110</sup>. Así mismo para 1907 se realizaron las instalaciones del entubado de agua potable de Morelia, para abastecer a la ciudad. Todas estas mejoras materiales en la estructura de la ciudad venían con el propósito de adentrar a Morelia en el progreso de la modernidad y llevar la dinámica y vida diaria de sus habitantes de manera que estuviera al parejo y con las facilidades que en las metrópolis más avanzadas.

Imagen 2.2: fotografía del entubado del agua potable realizado en 1907, también se aprecia la línea de un tranvía urbano y un carruaje, todo en la calle nacional



---

<sup>110</sup> *La Libertad*, periódico de política y variedades, año 2, tomo 2, número 35, 1903, P. 3. en Hemeroteca pública universitaria *Mariano de Jesús Torres*





Imagen 2.3: Aquí se puede apreciar el empedrado sobre un tramo de la calle nacional, importante mejora la ciudad

Ambas fotografías fueron extraídas de, Fototeca del archivo del poder ejecutivo de Michoacán, *fondo antiguo de Morelia*.

Las mejoras continuarían para 1910 en conmemoración del centenario de la independencia de México, donde los paseos de la ciudad, como el bosque de San Pedro, la calzada de Guadalupe y el parque Juárez, así como la vista a santa María de los Altos, entre otros serían mejorados a través de incentivos económicos y mejoras materiales como luz eléctrica, empedrado de las calles para llegar y transitar en ellos, reparación a áreas de jardines y construcciones públicas, entre otras. También para conmemorar el centenario se pavimentó la calle nacional, por cuenta de una compañía extranjera. El “embellecimiento” de la ciudad también era visto como un signo de progreso.





Imagen 2.4 (Izq.) Imagen 2.5 (Der.): En ambas fotografías se puede apreciar más detalle sobre el empedrado y pavimentación a la calle nacional en 1910. Ambas fotografías de, Morales García, Rogelio, *Hornacina de Recuerdos*, grupo corporativo La Voz de Michoacán, México, Morelia, 1995

La modernidad vino no sólo en cuestiones tecnológicas o materiales; también en la educación se buscaba un progreso, es por tal motivo que la escuela industrial militar Porfirio Díaz se estableció en Morelia en 1894, remplazando a la antigua escuela de artes. En esa institución se enseñaban varios oficios y profesiones, a la vez representaba el principal centro de producción de algunos artefactos de producción especial, como la metalurgia en bancas, partes de choches de tiro e impresiones de diarios, entre otras cosas. Esta escuela representaba la punta de lanza en cuanto a educación, para la gente común, recordando que las profesiones más especializadas se impartían en lugares especiales, por lo que esta escuela representaba la modernidad educativa para el grueso de la población.

En suma la “modernidad” en Morelia comenzó a generarse como un fenómeno común al resto de las ciudades importantes del país: el proyecto de progreso porfirista impulsó la búsqueda por traer a la ciudad todas las mejoras tecnológicas, materiales e incluso sociales que se implementaban en los países industrializados, que ahora conocemos como de primer mundo y, llevar así a Morelia a ser una ciudad “moderna” y eficiente. Es precisamente esta búsqueda por la modernidad la que impulsaría al mejoramiento en los medios de comunicación, vehículos, que generaría la llegada de los automóviles, que es precisamente el tema que interesa en la presente investigación y establecer también cómo este aparato se convertiría en un signo de estatus, cuestión que se abordara en los apartados siguientes.

### **2.3 Los Primeros Automóviles de Morelia**

La llegada de los primeros aparatos de transporte moderno, los automóviles, comenzó paulatinamente en distintas partes del país desde finales del siglo XIX, sobre todo en las ciudades más grandes o con industrias sobresalientes, tal es el caso de la ciudad de México y Guadalajara o en lugares con desarrollo industrial como Irapuato, en Guanajuato. Por supuesto que Morelia no era la excepción, aunque la introducción de estos aparatos tecnológicos fue considerablemente más tardía que en otros puntos importantes de México. Es en este apartado donde comencare a analizar el cómo y cuándo de la entrada de los automóviles a Morelia, para al mismo tiempo entender como un aparato tecnológico y la

sociedad van de la mano en la dinámica de la vida cotidiana y en la construcción social los valores atribuidos a la tecnología en cuestión.

Los antecedentes del transporte en Morelia eran básicamente los mismos que en el resto del país desde hacía siglos, como los caballos y otros animales, los choques tirados, las carretas y posteriormente ya a finales del XIX los tranvías. Para entender mejor en cuestión económica los costos de los automóviles, en su relación al precio del dólar, ya que el valor de los autos era en dólares se anexara la siguiente tabla:

Tabla 2.2:

Años	cotización de 1 dólar en valor de pesos
1900-1901	2.049
1901-1902	2.268
1902-1903	2.513
1903-1904	2.268
1904-1905	2.070
1905-1906	2.000
1906-1907	2.000
1907-1908	2.012
1908-1909	2.012
1909-1910	2.008
1910-1911	2.008

Los precios del dólar en los años posteriores, aunque siempre variables, se mantuvieron aproximadamente cercanos a los valores expuestos en esta tabla. Datos de: Ludlow, Leonor y Marichal, Carlos, Coord., *La Banca en México 1820-1920*, instituto Mora, México 1998, P.190.

Los precios de los automóviles variaban, por ejemplo los Ford más populares y económicos costaban 850 dólares para 1908 (360 dólares para 1916, su precio más barato) y el precio de los demás modelos estuvo siempre entre 1500 y 1800 dólares (que bajarían a entre 650 y 500 dólares en sus momentos más bajos: 1917 en adelante). Esto implica que un automóvil Ford en su comienzo costaba aproximadamente 1710 pesos y en su momento más económico unos 900 pesos. La competencia por su parte a comienzos se encontraba aproximadamente en unos 3000 pesos y en su momento más bajo en unos 1200 pesos. Si se agregaba el costo por transportación salía más caro y, como se puede ver, sea cual fuere el auto su costo era realmente elevado, en comparación con el precio de otras cosas que se han mencionado en tablas anteriores y que se mencionarán en posteriores (tablas 2.2 y 3.1 por ejemplo), denotando que sólo la elite podía costear uno.

Las noticias sobre esos modernos aparatos circulaban en el imaginario moreliano desde los primeros años del siglo XX, con artículos en la prensa desde la ciudad de México. Existían tanto positivos como negativos, por ejemplo para principios de siglo se leía que un automóvil “tiene más llaves que una locomotora más caprichoso que un caballo mañoso y sin embargo lo tripula cualquier aficionado” y, otros positivos, “ciertamente un automóvil cuesta al menos tres mil pesos, pero en cambio suprime las distancias y borra de plumada el costo de una caballeriza, como la manutención de los caballos, los sueldos a al veterinario, al cochero y al lacayo, las enormes cantidades de comida para los animales y su

limpieza”<sup>111</sup>. También en relatos como el del señor Raimundo Sifuentes Fernández, de la ciudad de México, durante 1904, que informaba de cómo compró un automóvil, por consejo de un amigo norteamericano y que había pertenecido a él; que le dijo que el automóvil “independiza a uno, que no hay caballo que se le arme y se economiza el tiempo, que además gasta poca gasolina y en menos de 1 hora avanza seis leguas”; el originario de México compró por 3000 pesos, sin considerar que las calles de su entorno no eran aptas para el aparato y que además no tenía experiencia para manejarlo, cuestión por la cual se deshizo del auto a los pocos meses, incluso expresado que los indígenas que topaba con el vehículo se horrorizaban por esos “coches del diablo”<sup>112</sup>.

La prensa publicó que se realizaron algunos viajes en automóvil a Michoacán durante principios de siglo XX como el de 1907 a la Piedad, municipio de Michoacán, realizado por Pedro Lange, en escala de su viaje de México a Guadalajara<sup>113</sup>. También en la prensa moreliana la sociedad de la localidad se enteraban en las páginas de los diarios locales sobre las ventajas y desventajas de los automóviles, como el de enero de 1908 publicado en “el Centinela”, sobre el automóvil en la agricultura. El artículo mencionaba que en Francia desde 1904 se usaban los autos “modificados” para trabajar la tierra, que tenía gran ventaja en

---

<sup>111</sup> La información ha sido obtenida de la obra: De Mauleón, Héctor, *Ángel de Campo, cal y arena*, colección los imprescindibles, México, 2009, 843pp. Se base en el análisis a la obra del periodista Ángel de Campo (1868-1908), cronista de la ciudad de México cuya obra se centraba en los avances del progreso.

<sup>112</sup> Igualmente la información fue obtenida de las crónicas de Ángel de Campo, sobre un relato ocurrido en marzo de 1904 en Cd. de México. Todo en: De Mauleón, Héctor, *Ángel de Campo, cal y arena*, colección los imprescindibles, México, 2009, 843pp.

<sup>113</sup> Op. Cit. Torres Marín, Hugo, “*Con Olor a Gasolina*”, México, D.F., Diseño y Publicidad Grafica S.A. de C.V., 2000, P. 25

efectividad sobre las máquinas de vapor, por su potencia y versatilidad<sup>114</sup> y además hacían énfasis en la importancia de mejorar los caminos, toda vez que “las naciones más avanzadas los tienen mucho y muy buenos”<sup>115</sup>. La publicación de datos sobre el automóvil continuó en el ámbito local moreliano, como el artículo del Centinela, el automóvil “un ferrocarril en casa”, donde comunicaba a la sociedad de la utilidad del aparato y reflexionaba sobre la evolución en caminos y comunicaciones que este representaba, debido a que el automóvil era un aparato “utilísimo”, con rapidez en la marcha, “acortador” de distancias, resaltando su comodidad; eso hacía que el auto se generalizara pronto en la ciudad, se ahorrarían muchísimo teniendo un automóvil, por lo que se recomendaba uno para cada hacienda, ya que el tren quedaba lejos para muchos lugares y, el automóvil era un ferrocarril en casa. Esas eran las ventajas en las grandes metrópolis, “aquí se usan de recreo, pero con su popularización y sus ventajas mejorarán la ciudad”<sup>116</sup>.

No todas las noticias publicadas eran positivas: “los nuevos peligros del automóvil”, publicada en un periódico local moreliano, decía que el Dr. Henry Bocker probaba que el automóvil podía producir enfermedad que acorta la vida 10 años, lo cual se daba en las grandes ciudades como Nueva York, en E.U., de donde era él doctor; la “enfermedad del automóvil” producía irritación de la garganta y gran daño a los pulmones por los gases de la gasolina, aunque se curaba llevando a los enfermos lejos de los autos, a lugares libres estos, como el

---

<sup>114</sup> *El Centinela*, tomo 16, número 1, 2 de Enero de 1908, P. 5

<sup>115</sup> *El Centinela*, tomo 16, número 12, 9 Febrero 1908, P.4

<sup>116</sup> *El Centinela*, tomo 16, número 16, 23 de Febrero 1908, P. 6

campo. Menciona que había atendido varios casos en N.Y. y, afirmaba, “se debe evitar que los gases se esparzan, pues son un peligro para millares de vidas”<sup>117</sup>. Por tanto la opinión pública sobre los automóviles estaba muy presente en el imaginario moreliano, exponiendo ventajas que llevarían a la introducción de estos a la ciudad, como desventajas y problemas, lo cual podría explicar la entrada tardía de los automóviles a Morelia.

Es en ese contexto de 1907 y 1908 cuando los primeros automóviles comenzaron a hacerse presentes en Morelia, entre los primeros dueños resaltan Joaquín E. Oseguera, notable vecino de Morelia durante esos años, con su auto Maxwell<sup>118</sup>, que junto con distintos miembros de su familia serían de los principales dueños de autos en la ciudad, como su hermano José Oseguera o su hijo Joaquín Oseguera hijo. Pero no sería el único, Francisco G. Laris, tenía su propio automóvil en 1907<sup>119</sup> y el Sr. Manuel Mier, que durante el 22 de junio de 1908 “día de arboles en Morelia” presentó un auto adornado de flores en la loma de Santa María, donde año con año se plantaban arboles y se realizaban festejos<sup>120</sup>. La distribución de combustible para la ciudad corría a cargo de la Waters Oil company, que durante ese año y con la introducción de los vehículos a Morelia nombró al Sr. Julio Atristain agente suyo en la ciudad, encargado de administrar la sucursal frente a la estación del ferrocarril<sup>121</sup>.

---

<sup>117</sup> *El Centinela*, tomo 16, número 35, 30 Abril 1908, P. 6

<sup>118</sup> Maxwell se refiere a la marca de automóviles estadounidenses de la empresa Maxwell-Briscoe Company en N.Y., que se comenzaron a producir en 1904. Sería la antecesora de la Chrysler Group.

<sup>119</sup> AHMM, silgo XX, C-19, Legajo 1, expediente 6

<sup>120</sup> *La Actualidad*, diario católico-verdad y justicia, año 3, número 578, 23 Junio 1908, pp. 2-3

<sup>121</sup> *La Actualidad*, diario católico-verdad y justicia, año 3, número 696, 15 Noviembre 1908, P.3

Resalta además la captura en video, realizado por los hermanos Alva y compañía, de las fiestas patrias morelianas de 1908, donde se puede apreciar que durante el desfile se hicieron presentes dos automóviles al final del mismo. Se aprecia de manera notable el contraste entre la modernidad y estatus social que representaban los autos a la gente que asombrada observaba el desfile e incluso trataba de tocarlos: en contraste se aprecia el “orden porfiriano” que debía estar presente en la festividad y con motivo de los autos, ya que se puede observar como la gente es apartada de la calle para dejar pasar a los automóviles<sup>122</sup>. Además el video muestra, meses más tarde, 1909, como en un paseo de la ciudad, en el bosque de san Pedro, un automóvil resaltaba de entre el resto de vehículos (que eran tirados), con señoritas altamente arregladas mostrando su estatus social<sup>123</sup>, presumiblemente estos automóviles eran propiedad de los dueños anteriormente señalados, como la familia Oseguera, ya que en el video en cuestión el modelo de vehículo concuerda por el registrado por esa familia. Entonces debemos reafirmar que los primeros automóviles comenzaron a llegar, de forma tardía, a Morelia entre 1907 y 1908.

Con la llegada de los modernos vehículos, la ciudad necesitaba entrar en su dinámica, por lo cual el reglamento de carros y carretas, previo de 1901, sufrió un cambio significativo para tener en cuenta ahora a los automóviles, cosa que por obvias razones no se tenía previsto dado que para cuando se realizó el reglamento de 1901 aún no llegaban los automóviles a Morelia. Como

---

<sup>122</sup> El estatus social es inherente al vehículo y por tanto se aparta a los ajenos.

<sup>123</sup> Video de la videoteca nacional de la UNAM, *Imágenes de México. Michoacán*. Por los hermanos Alva y compañía. Septiembre 1908.



consecuencia el “reglamento de choches y automóviles” se expidió el 4 de Noviembre de 1908, siendo Lauro L. Guzmán el prefecto de distrito de Morelia y Francisco Carrillo el secretario a cargo del ramo de vehículos. A sólo pocos meses del uso común de los autos en la ciudad fue publicado en diversos periódicos locales como el periódico oficial del Estado de Michoacán, La Actualidad y, se le mencionó en El Centinela<sup>124</sup>.

El reglamento, que constaba de 3 capítulos, divididos en 99 artículos, básicamente trataba lo siguiente: primero se ocupaba de hacer saber quiénes eran los candidatos a conducir vehículos y cuáles eran los requisitos que necesitaban para hacerlo: se refería en general a coches o autos, debían ser personas fidedignas, con cartas que lo comprobaran y mayores de edad y, los permisos los tramitaría la secretaria de la prefectura, llevando control con libretas y fotos de los solicitantes, junto con su solicitud por escrito de conducir o ser cochero. El primer capítulo era enfocado a los coches de servicio particular, tirados por animales, pero al mismo tiempo daba datos generales como los que con anterioridad se mencionaron, también trata sobre las obligaciones del cochero, como de ser limpio y tratar bien a los animales, así como de hacerse responsable por cualquier percance; de igual forma trata sobre las condiciones en que deben estar los vehículos, de cómo conducirlos apropiadamente, no muy rápido, con precaución, no en estado de ebriedad, en orden con la orientación de las calles y cuidando el tránsito, así como normando la relación con el dueño.

---

<sup>124</sup> *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, tomo 16, número 94, 22 Noviembre 1908, P. 5.  
*La Actualidad*, año 3, número 700, 19 Noviembre 1908, P. 3.  
*El Centinela*, tomo 16, número 24, 27 Diciembre 1908, P. 3.

En cuanto a salario se establecía que debía ser por acuerdo mutuo entre dueño y cochero y, las multas en que incurrirá el cochero si no respeta los artículos del reglamento o las indicaciones de los oficiales encargados del tránsito, en general eran multas que variaban de 5 a 25 pesos según el caso: menciona también que no deberían circular por calles reservadas a las personas y deberían de tener cuidado con las vendimias y comercios. Sobre sus usos para el teatro o los toros, el orden en que deberían llegar y por donde, entre otras cosas. El capítulo 2 trata sobre los coches de alquiler, decía que no se podría poner un coche a alquiler sin permiso especial de la prefectura, por el cual se pagaría extra; contemplaba que los sitios de coches deberían establecerse en las plazas públicas, la tarifa la fijarían los dueños de los coches y debería estar visible siempre y tendría que contratar sólo cocheros calificados y con licencia aprobada por la prefectura, los coches se marcarían con el número que se les indique, se impondrían multas de 1 a 5 pesos por el mal manejo de los coches.

El vehículo debería estar en optimas condiciones para el servicio público, el costo era por tiempo de uso, quedando prohibido desobedecer a los agentes de tránsito o cargar de más los coches, cada bimestre del día 1 al día 10 se llevarían a cabo revisiones por el comisionado del ramo y sancionaría, corregiría o retiraría a los vehículos de ser necesario.

Por último el capítulo 3, trataba especialmente “de los automóviles”, comprendía del artículo 79 al 99, donde se mencionaba que las solicitudes serían por escrito, la prefectura realizaría inspecciones al auto para determinar que fuera seguro en sus partes, especialmente los frenos, para usarse en la ciudad: quien lo

conduzca debería tener aptitudes de prudencia, seguridad de pulso, serenidad y buena vista y conocimientos probados sobre el manejo de autos, la licencia debería ser refrendada anualmente durante Diciembre; para los “chauffeurs” las licencias requerirían que tuvieran conocimientos de mecánica por cualquier peligro que pudieran representar, como explosión o descarrilamiento. Se otorgaría un número especial a los automóviles (placa), distinto a los coches ordinarios, los automóviles que circulen en esta ciudad deberían ser de un sistema suficientemente experimentado, la velocidad máxima permitida era de 20 km por hora en caminos poco transitados y de 10 km por hora en caminos de tránsito considerable, la proximidad de los autos se anunciaría por su trompetilla, deberían estar siempre provistos de luces por precaución, en caso de descompostura los choferes deberían dejar el auto en lugar seguro para en caso de explosiones, marcha imprevista o accidentes no fueran graves las cosas, suprimiendo todo el ruido del motor. Se tendría que moderar o detener la marcha en caso de que los animales cercanos se pusieran nerviosos o encabritados por él, las personas que quisieran vender sus autos no podrían ensayarlos en la ciudad sin licencia, en la prefectura se mantendrían agentes en el ramo de vehículos encargados de la enseñanza del manejo de autos de ser necesario.

Por otro lado se debería tener extrema precaución y obedecer a los agentes o se impondrían multas de 5 a 100 pesos o arresto de 1 a 30 días, dependiendo del caso, además de todo en la prefectura el agente encargado del

ramo llevaría registro de las deficiencias del reglamento para realizar cualquier mejora necesaria en lo sucesivo<sup>125</sup>.

En general esas son las principales características del reglamento emitido por la ciudad para estos nuevos aparatos que cada vez más serían constantes.

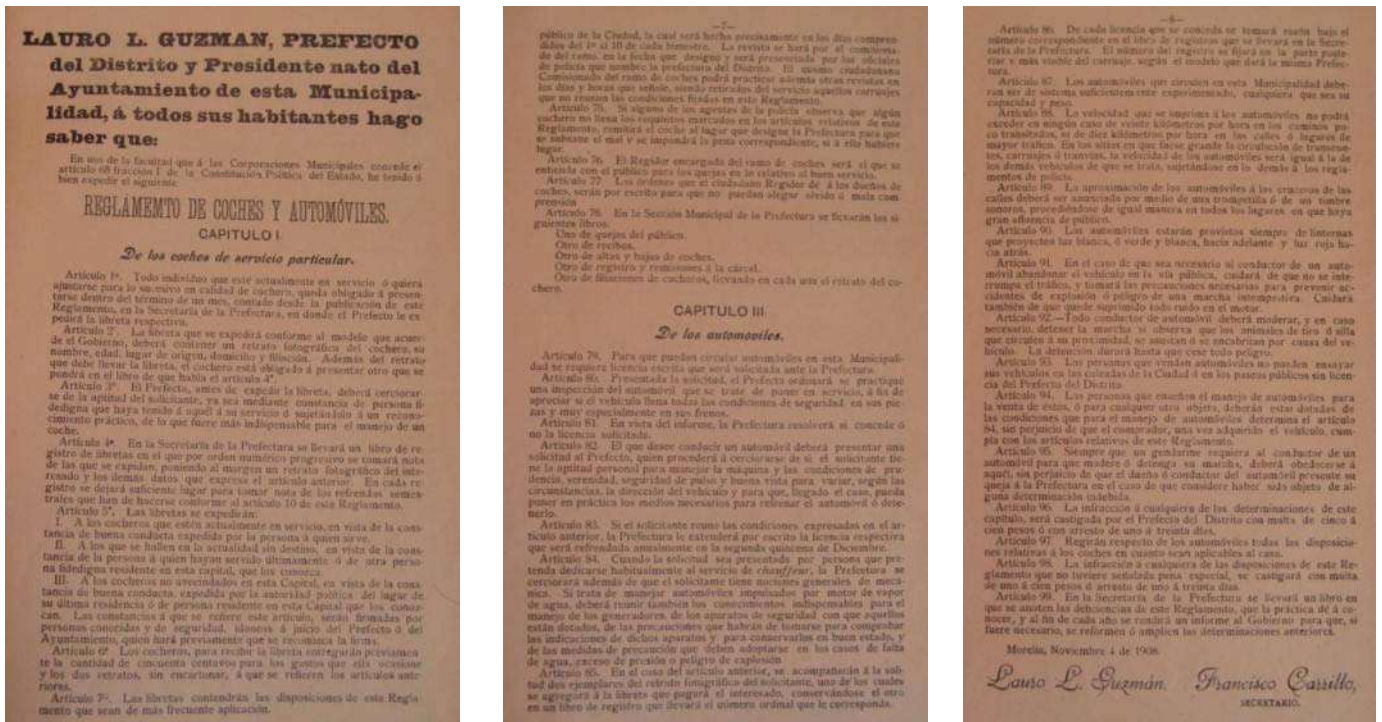


Imagen 2.6: Fotografía del reglamento de coches y automóviles de la ciudad de Morelia de 1908. Foto tomada del AHMM, caja 6, legajo 1, expediente 36.

Realizando una revisión al reglamento podemos observar que la sociedad moreliana estaba realmente adaptándose por vez primera a los automóviles. En el

<sup>125</sup> Todos los datos del reglamento de coches y automóviles de Noviembre de 1908 fue tomado de, AHMM, siglo XX, C-6, legajo 1, expediente 36

imaginario el auto era apreciado como un artefacto de mucho poder, que si no se tenía la precaución adecuada podría representar un peligro, que era muy difícil manejarlo, sin embargo también era un aparato útil al mismo tiempo, que representaba la modernidad de punta y, que por obvias razones de sus costos económicos y mantenimiento, no era un artículo para todas las personas, incluso pocas veces se manejaban por sus mismos dueños: en general los choferes se encargaban de usarlo y, los dueños y sus familias o pasajeros, sólo para gozar de poseer uno. Cabe señalar que el uso del automóvil fue paulatino y siempre en constante evolución, reservado su uso a particulares y algunos al servicio público, siendo usados para servicios de la ciudad los de carácter tradicional, por ejemplo para el aseo público de la ciudad eran usados carros tirados por animales<sup>126</sup>.

Para 1910 el incremento en los automóviles era evidente, aunque aún eran realmente inferiores en número a los otros medios de transporte, recordando además que ese fue el año de la pavimentación de la calle nacional. Para este momento los costos para traer un auto a Morelia eran de 5 pesos por kg, en ferrocarril<sup>127</sup> y, como era de esperarse el principal lugar para traerlos era E.U., aunque también existían escasamente los europeos. Ahora bien para responder a la inquietud de cuales países eran los que más exportaban autos a México y, a Morelia, debemos recordar que los conflictos por la revolución mexicana estallada en 1910 no paralizaron de tajo todos los sectores económicos o sociales, dado que la exportación de vehículos de motor disminuyó pero nunca se detuvo,

---

<sup>126</sup> Existen registros detallados sobre esto en el AHMM, de carros de aseo público en 1910, 1911 y en los años posteriores.

<sup>127</sup> *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, tomo 18, número 97, 4 Diciembre 1910, P. 1

aunque dificultaba la transportación y posibilidades de la élite -moreliana en este caso- para comprarlos. Es de notar que por esos mismos conflictos y por el estallido de problemas militares y políticos en Europa desde 1914, la primera guerra mundial, que la superioridad de los automóviles norteamericanos a los europeos era realmente enorme, de igual forma para el caso de Morelia. Es por eso que la revolución u otros conflictos no impidieron que la sociedad moreliana mantuviera e incrementara su contacto con el automóvil.

Desde 1910 en adelante otros dueños comenzaron a hacerse notar, como Jesús Ulaje M., panadero, que contaba con un automóvil Ford, que había modificado para facilitar el transporte de su mercancía<sup>128</sup>. La familia Iturbide, de la que se hablará más adelante, también poseía autos, como la Sra. Concepción Iturbide, que para Marzo de 1911 recibía constantes quejas por mantener estacionado su vehículo por mucho tiempo en la calle de la Amargura<sup>129</sup>. En Agosto de 1912 el Sr. Esteban García Gómez solicitó licencia para que su criado Luciano Jurado condujera su automóvil marca Ford<sup>130</sup> y en Octubre de ese mismo año el Sr. Alfredo Dussauge, extranjero, con domicilio en la segunda calle de Guerrero núm. 16, solicitó un permiso para usar su auto Maxwell<sup>131</sup>. Durante Octubre de 1912, además, el comisionado de vehículos José Ortega, nombró como perito encargado de inspeccionar automóviles a Eugenio González Ramírez, por sus amplios conocimientos sobre estos: él tendría la decisión final en cuanto a las licencias y su primera disposición fue aprobar la licencia del Sr. Domingo

---

<sup>128</sup> Morales García, Rogelio, *Hornacina de Recuerdos*, grupo corporativo La Voz de Michoacán, México, Morelia, 1995.

<sup>129</sup> AHMM, siglo XX, C-22, legajo 1, expediente 29.

<sup>130</sup> AHMM, siglo XX, C-21, legajo 2, expediente 217.

<sup>131</sup> AHMM, siglo XX, C-25, legajo 1, expediente 40.

Samano para usar en Morelia su “Chalmers”<sup>132</sup> con el deber de asesorar y/o enseñar a los que quisieran manejar autos en la ciudad<sup>133</sup>. En Noviembre de 1912 Eduardo Santoyo usaba también un auto marca Chalmers, que durante la petición de su licencia especificó era para paseos y excursiones, su chofer era Jesús Ponce<sup>134</sup>. A la vez que la familia Oseguera usaba automóviles para el transporte de pasajeros, que mantenía fuera del hotel Oseguera de Morelia, de su propiedad en 1912 y posteriormente.



Imagen 2.7: Se puede apreciar el auto Ford de Jesús Ulaje M., al cual se le agregó un nombre distintivo. El que se tomaran la foto con él en pose demuestra la importancia y reflejo de estatus social que esta máquina brindaba.

Foto en Morales García, Rogelio, *Hornacina de Recuerdos*, grupo corporativo La Voz de Michoacán, México, Morelia, 1995.

---

<sup>132</sup> Chalmers se refiere a la marca de automóviles estadounidenses de Detroit, que se comercializaron a partir de 1910, se consideraba de lujo por su elevado costo.

<sup>133</sup> AHMM, siglo XX, C-25, legajo 1, expediente 12.

<sup>134</sup> AHMM, siglo XX, C-37, legajo 1, expediente 15.



Imagen 2.8: En esta foto se puede apreciar el frente del hotel Oseguera, donde sus dueños mantenían automóviles al frente para el servicio de sus clientes. De igual forma refleja el estatus, el que sólo la élite que pudiera costearlo usaría los autos en el hotel



Foto en, Fototeca del archivo del poder ejecutivo de Michoacán, *fondo antiguo de Morelia*. Hotel Oseguera.

En suma, los automóviles llegaron a Morelia de forma tardía en comparación con otras ciudades del país: fue a partir de 1907 y en especial 1908 que los autos se hicieron presentes. Más adelante y, como hemos estado argumentando en el sentido de la construcción social de la tecnología, se revisaran los principales uso de estos aparatos tecnológicos, pero de fondo se pueden apreciar desde ahora algunas de las características sociales y de artículo de lujo que la sociedad moreliana dotada al automóvil y de la visión que se tenía sobre él.

## 2.4 Primeros Dueños y Primeros Usos



Los usos son determinados por las necesidades, o bien por factores de beneficio social relacionado con el lujo: esos usos y aplicaciones de la tecnología a la realidad son lo que nos ayuda a entender la construcción social relacionada con los sistemas tecnológicos; a la vez que los dueños son la clave para entender el por qué de esos usos y aplicaciones dentro de la élite moreliana de finales del porfiriato y durante la época de conflicto revolucionario.

Para Enero de 1913 en la ciudad de Morelia se encontraban registrados 19 automóviles en las oficinas de la prefectura, con el comisionado de vehículos, siendo la siguiente relación, por número de vehículos, sin incluir la marca de los mismos, aunque debemos recordar que varios de ellos han sido mencionados con anterioridad:

Tabla 2.3:

Núm. 1 Esteban García Gómez	Núm. 11 Antonio Galván
Núm. 2 Eduardo Santoyo	Núm. 12 Tiburcio Herrera (Chalmers)
Núm. 3 Alfredo Dussauge	Núm. 13 Bernardo Vázquez M. (Protos <sup>135</sup> )
Núm. 4 Antonio Carranza Laris	Núm. 14 Domingo Samano (Chalmers)
Núm. 5 Miguel Ramírez Marcia	Núm. 15 José Ortiz L.
Núm. 6 Eugenio González Ramírez	Núm. 16 Joaquín Oseguera (Maxwell)
Núm. 7 Ramón Ramírez García	Núm. 17 Jesús Ulaje M.
Núm. 8 José Oseguera (Ford)	Núm. 18 Concepción Iturbide
Núm. 9 José Oseguera (Ford)	Núm. 19 Joaquín Macouzet
Núm. 10 Joaquín Oseguera Jr. (Ford)	

<sup>135</sup> Se refiere a la marca "Protos" de automóviles alemanes desde 1908

Relación de nombres en: AHMM, siglo XX, C-37, legajo 1, expediente 15. Enero 1913.

Por supuesto que muchos de ellos contaban con sus choferes, como se mencionará más adelante, ya que al representar un artefacto de lujo era necesario. Además de que otros dueños irían agregándose al pasar el tiempo, como: la Sra. María Macouzet, que en Febrero de 1913 solicitó permiso para usar un automóvil Ford de su propiedad<sup>136</sup>; el mismo Joaquín Oseguera adquiriría otro auto, un Chalmers, en Febrero de 1913<sup>137</sup>. En Agosto de 1913 Teodomiro Vallejo solicitó permiso para poner al servicio público un automóvil Reo<sup>138</sup> y le fue concedida la licencia<sup>139</sup>. Por su parte Antonio M. Arroyo, en Octubre de 1913 con un auto Ford, que su chofer privado Antonio Dussauge manejaría<sup>140</sup> y Felipe Castro Montaña en Noviembre de 1913 compró un auto Ford en comunidad con sus hermanos, el cual usaría para recreo<sup>141</sup>.

Adrian Iturbide en Febrero de 1914 adquirió un automóvil Ford para ponerlo al servicio público<sup>142</sup>, de igual manera Vicente Aragón Morales compró en Julio de 1914 un auto Maxwell<sup>143</sup> y la señorita Esperanza Oseguera Macouzet en

---

<sup>136</sup> AHMM, siglo XX, C-26, legajo 2, expediente 49

<sup>137</sup> AHMM, siglo XX, C-26, legajo 1, expediente 46

<sup>138</sup> "Reo" se refiere a la marca de automóvil estadounidense de Michigan, que comenzó en 1905

<sup>139</sup> AHMM, siglo XX, C-26, legajo 1, expediente 72

<sup>140</sup> AHMM, siglo XX, C-37, legajo 1, expediente 15

<sup>141</sup> AHMM, siglo XX, C-27, legajo 1, expediente 11

<sup>142</sup> AHMM, Siglo XX, C-37, legajo 1, expediente 46

<sup>143</sup> AHMM, siglo XX, C-37, legajo 1, expediente 15

Noviembre de 1914 tenía otro, que además dejó de circular por descompostura<sup>144</sup>, en Noviembre de 1915 Mauro Herrejón, con domicilio en la segunda calle de Morelos núm. 122, solicitó un permiso para poner un auto de su propiedad al servicio público<sup>145</sup>. Durante todos esos años el comisionado de automóviles fue Jesús Ortiz y el perito encargado de realizar las pruebas y determinar quien recibía licencia era Eugenio González Ramírez, que además era dueño de su propio automóvil Ford; cabe destacar además que las composuras y el mantenimiento a los autos se hacían en las instalaciones del ayuntamiento, en la comisión de vehículos, por costos de reparación y por el personal de tránsito.

Muchas opiniones circulaban además en periódicos locales de Morelia por esos años, por ejemplo se hacían observaciones de que el automóvil dotaba de “prontitud, comodidad y holgura, según las posibilidades pecuniarias, más sin embargo es un artefacto de lujo con enormes gastos”<sup>146</sup>. Otro dueño de automóvil que se hacía notar en Morelia, aunque radicaba de Tacámbaro (italiano de nacimiento), era el Sr. Dante Cussi, uno de los más grandes proveedores de leche para Morelia, que contaba con un auto para la transportación de su mercancía<sup>147</sup>. Otras noticias de carácter más alarmante circulaban para la población moreliana, que alertaban del peligro de los automóviles y de la necesidad de que se regulara aún más que con el reglamento de 1908, por ejemplo una de 1914, de un choque en la calle primera nacional de un automóvil, que llevaba Tiburcio Herrera a gran velocidad, cuando chocó con la acera y se volcó, produciendo varios lesionados

---

<sup>144</sup> AHMM, siglo XX, C-37, legajo 1, expediente 15

<sup>145</sup> AHMM, siglo XX, C-37, legajo 1, expediente 42

<sup>146</sup> *El Centinela*, año 20, número 28, P.1. 2 de Febrero 1913

<sup>147</sup> Datos de *El Centinela*, año 21, número 1, P.4. 21 Septiembre 1913

que iban a bordo y otros tantos horrorizados en las proximidades; la causa se atribuyó a la torpeza de los conductores o a la borrachera, “dándole vuelo a su vanidad y capricho no siguen los reglamentos”, se invitaba a las autoridades a dar medidas o prohibir los automóviles<sup>148</sup>. Esto nos refleja que el uso de los particulares iba encaminado a la diversión y entretenimiento y, que en el imaginario el auto aún era percibido como algo muy peligroso si no se controlaba. Más notas llenaban los diarios, como en 1915, donde se avisaba a los ciudadanos que las mujeres “públicas” no podrían ocupar automóviles de sitio, aunque fueran acompañadas o solas y se castigaría si no se cumplía<sup>149</sup>. Estas noticias en las publicaciones reflejan que el automóvil de poco a poco iba penetrando en la vida cotidiana de Morelia, no sin ser considerado aún algo “inestable” y siempre de “lujo”, nos indica algunos indicios de sus usos.

Durante 1913 se emitió una reforma al reglamento de vehículos de la ciudad, expedida en Abril, que aunque era básicamente sobre las mismas normas y trámites para usar autos en la ciudad. Hacía hincapié en asuntos no tratados por el anterior reglamento y que se venían popularizando por el uso más extendido de los autos en Morelia, como es el caso de los automóviles para el uso del servicio público; este reglamento dividía a los autos públicos en dos grupos: los de bandera roja, de condiciones comunes y los de bandera azul considerados de lujo. Establecía que sólo en las plazas y lugares amplios se podían establecer sitios de autos públicos, nunca callejones y siempre teniendo aseado el lugar, en especial del molesto olor a gasolina. Trataba especialmente la cuestión de las tarifas, cosa

---

<sup>148</sup> Datos de la nota que aparece en, *El Centinela*, año 21, número 29, pp. 1-3. 1 de Febrero 1914

<sup>149</sup> *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, tomo 23, número 29, P. 6. 13 de Mayo 1915

que antes ni siquiera se mencionaba, quedando en: días comunes de 6:00 am a 10:00 pm 50 centavos y de 10:00 pm a 6:00 am 1 peso; domingos y días festivos, 6:00 am a 10:00 pm 75 centavos y de 10:00 pm a 6:00 am 1 peso; en días extraordinarios y fuera de la ciudad tarifa doble, todos los precios en cuestión de pago por hora de uso. El resto del reglamento permaneció básicamente de la misma forma, con las indicaciones en vigilancia, multas y sanciones referidas, así como las obligaciones de los choferes que serían las mismas que de los cocheros: ir aseados, no ebrios, moderar la velocidad, extrema precaución, entre otras. El presidente del ayuntamiento que aprobó el reglamento era el Dr. José Reyes Mendoza, además invitaba a la pavimentación por parte de particulares y fue hecho para regular la circulación y adaptar los vehículos a los nuevos usos que iban teniendo, como el servicio público<sup>150</sup>. Las tarifas del reglamento se mantendrían vigentes hasta 1918.

Ya para noviembre de 1916 existían incorporados a la dinámica del automóvil en Morelia al menos 46 autos registrados, de los cuales la mayoría pertenecían a dueños ya mencionados, pero existían otros, como Sabas Rodríguez con su automóvil Ford, Victoriano Olivares con 2 vehículos Ford para el servicio público<sup>151</sup>. Alrededor de 15 autos eran usados con fines de renta para el transporte de carga y pasajeros, como ya se ha mencionado en lugares bien establecidos como plazas y otros espacios públicos. Destacaban la plaza de los

---

<sup>150</sup> Los datos sobre las reformas al reglamento de automóviles fueron consultadas en AHMM, siglo XX, C-26, legajo 2 expediente 218

<sup>151</sup> Ambos de AHMM, siglo XX, C-37, legajo 1, expediente 3

mártires, la del Carmen y las de catedral entre otras, recordando que la gran mayoría de los autos eran para el servicio privado.

Los choferes eran parte importante en el uso de autos en Morelia, ya que eran parte de la imagen de ese estatus social que los dueños de los vehículos reflejaban al ir en sus máquinas. Existieron varios choferes, de los cuales mencionaremos algunos, para ejemplificar que esa nueva “profesión” surgió como otra característica social que iba de la mano con la llegada de los automóviles, no sólo en Morelia sino en la sociedad en general. Para esta nueva profesión se requería estudio especial, que generalmente se daba en las escuelas de artes y oficios, para el caso particular de Morelia las clases de automovilismo tanto para particulares como para choferes se impartía en el ayuntamiento a cargo de instructores especiales, que venían de metrópolis más grandes, como la Ciudad de México, con 2 años de experiencia en conducción, el ayuntamiento les otorgaba un título para enseñar sobre autos<sup>152</sup>. Esta nueva profesión llegó a Morelia junto con los propios autos y a mediados de la segunda década del siglo XX se amplió y se transformó en una nueva forma de vida para muchos que buscaban trabajo en este nuevo campo. Es el caso de Antonio Dussauge que en Octubre de 1913 realizó el examen para chofer en las oficinas del ayuntamiento, en la comisión de automóviles, a cargo de Eugenio González Ramírez, encargado de examinar a todos los que pretendían conducir en la ciudad, de uso privado o choferes, Dussauge acreditó la prueba y se contrató con el Sr. Eduardo Santoyo; también la presentó Jesús Ponce, otro ciudadano, fuereño de Morelia, que vio en

---

<sup>152</sup> Datos de los requisitos para enseñar sobre automóviles y sobre donde se impartían las clases en Morelia en, AHMM, siglo XX, C-46, legajo 1, expediente 38.

este medio la oportunidad de tener un oficio rentable<sup>153</sup>, o el Sr. Jesús Manríquez que llegó a Morelia a principios de 1913 y pidió licencia de chofer al ayuntamiento, para solicitar trabajo de quien lo disponga<sup>154</sup>. Esos son sólo algunos de los choferes que solicitaron y revivieron permiso para trabajar en Morelia, el salario para un chofer de automóvil debía ser de mutuo acuerdo con el dueño, pero regularmente no sobrepasaban los 5 pesos mensuales. Se puede observar que este trabajo, esta nueva profesión, la trajo a Morelia el automóvil y significó un nuevo medio de vida para varios individuos, un nuevo trabajo y medio de vida en la sociedad. Aunque también existieron, en variados casos, dueños que manejaban por si mismos sus autos, ya que si bien la sociedad de las maquinas no era bien vista y por eso existían choferes, los que manejaban por si mismos sus autos buscaban reflejar su capacidad y estatus de élite al realizar una tarea “compleja” por ellos mismos.

Ahora revisaremos algunos datos de unos de los principales dueños mencionados, que cabe decir representaban a la elite económica y social de Morelia, comenzaremos con la familia Oseguera; Joaquín Esteban Oseguera era un notable empresario con inversiones en distintos rubros, como promotor de la compañía de tranvías de Morelia, el banco refeccionario de Morelia, donde era uno de los principales dueños de capital y agiotista, además de dueño, junto con su hermano del hotel Oseguera en la ciudad, con distintas propiedades, dentro de las cuales desatacaba por ser uno de los primeros en poseer un automóvil y

---

<sup>153</sup> AHMM, siglo XX, C-37, legajo 1, expediente 15.

<sup>154</sup> AHMM, siglo XX, C-23, legajo 1, expediente 106.

posteriormente varios<sup>155</sup>; su hermano José Oseguera, también empresario, dueño con su hermano del hotel Oseguera y propietario de la hacienda del rincón, cercana a Morelia<sup>156</sup>, de igual forma otros miembros de la familia Oseguera como Joaquín Oseguera Jr. eran dueños de autos y estaban entrelazados en una familia “elite” moreliana.

Joaquín Macouzet, otro dueño distinguido de autos, era dueño de una fábrica textil<sup>157</sup> y su familia también se encontraba inmersa en la estructura militar, sus parientes eran militares, María Macouzet, familiar de éste, también fue dueña de un automóvil. De entre estas dos familias pueden identificarse a algunos de los principales dueños y como puede apreciarse, eran familias de la élite económica y social en Morelia a principios del siglo XX, razón por la cual podían costear la “modernidad y lujo” del automóvil; es interesante ver además la relación de las dos familias en unión, tanto para propósitos económicos, como para distinción, ya que la Srta. Esperanza Oseguera Macouzet<sup>158</sup>, producto de las dos familias, fue uno de los ejemplos de cómo estas familias realizaban alianzas. Pero otros dueños desatacaban, como la familia Iturbide, donde Adrián Iturbide era uno de los principales promotores del banco refaccionario de Morelia y uno de los primeros en implementar para el uso público automóviles. Antes mantenía un negocio de transporte por tracción animal<sup>159</sup>; Concepción Iturbide era su pariente.

---

<sup>155</sup> Varios de los datos de Joaquín Oseguera en, Uribe Salas, José Alfredo, “*Morelia, los pasos a las modernidad*”, P. 35

<sup>156</sup> AHMM, siglo XX, C-27, legajo 1, expediente 92.

<sup>157</sup> Uribe Salas, José Alfredo, “*Morelia, los pasos a las modernidad*”, P. 39

<sup>158</sup> AHMM, siglo XX, C-26, legajo 2, expediente 49

<sup>159</sup> Datos de Iturbide en AHMM, siglo XX, C-37, legajo 1, expediente 46.



La familia Samano, de entre los cuales estaba Domingo Samano, estaba en la empresa de los cigarros<sup>160</sup>. Jesús Ulaje, era dueño de la panadería la “purísima”, con cuatro locales en Morelia, él logró comprar el automóvil en asociación con sus hermanos para comercializar su pan<sup>161</sup>. Eugenio González Ramírez, que fue durante muchos años desde 1913 el principal inspector de automóviles de la ciudad, contratado por el ayuntamiento para determinar quién era capaz de manejar autos y dar orientación en las reparaciones, vino de la ciudad de México donde era antiguamente chofer, que por su amplio conocimiento obtuvo muchos beneficios en Morelia<sup>162</sup>. Él no era parte de la elite socio-económica moreliana, pero era importante por su labor al tener la última palabra de quién puede y quién no manejar autos, lo cual le daba un puesto especial dentro de la vida cotidiana de Morelia.

Por su parte Antonio Carranza L., un dueño de automóviles que no ha sido mencionado ya que su participación será relevante más adelante y se tratará después, pero básicamente él era un importante empresario en cuestión de transporte, que tuvo participación en la empresa de tranvías de Morelia<sup>163</sup> y como inversor de capital en otros medios de transporte. Sólo se mencionaron a algunos de los más significativos dueños de automóviles de Morelia, con gran variedad de negocios e influencias, por eso eran dueños de esas máquinas modernas y lujosas; la gran mayoría de los otros dueños también formaban parte de la elite, en su mayoría profesionistas como licenciados, ingenieros y empresarios. De hecho

---

<sup>160</sup> AHMM, siglo XX, C-21, legajo 1, expediente 3.

<sup>161</sup> Morales García, Rogelio, *Hornacina de Recuerdos*, grupo corporativo La Voz de Michoacán, México, Morelia, 1995

<sup>162</sup> AHMM, siglo XX, C-37, legajo 1, expediente 15.

<sup>163</sup> Uribe Salas, José Alfredo, “*Morelia, los pasos a las modernidad*”, pp. 26-29

la mayoría de los personajes que hemos mencionado son destacados en los diarios como “gente de bien” con derecho a participar de elecciones o cargos<sup>164</sup>.

Los usos son determinados por las necesidades y las necesidades que hemos podido apreciar van encaminadas de primera mano al estatus social, ya que se ha visto que el auto representaba un objeto de “recreo”, usado por particulares para pasear y pocas veces como un medio de transporte de facto; sin embargo también se puede identificar otro uso, el de lo económico, ya que rentar los vehículos representaba grandes ganancias a sus dueños y generaban toda una nueva forma de trabajo, con choferes especializados, destacando el hecho de que para el servicio público los principales autos usados eran Ford y los de privados, en general, eran de otras marcas más caras. El uso del artefacto tecnológico del automóvil, por tanto, puede considerarse como reflector de estatus social en primer lugar y de fondo como fuente de ingresos aprovechando la “modernidad”.

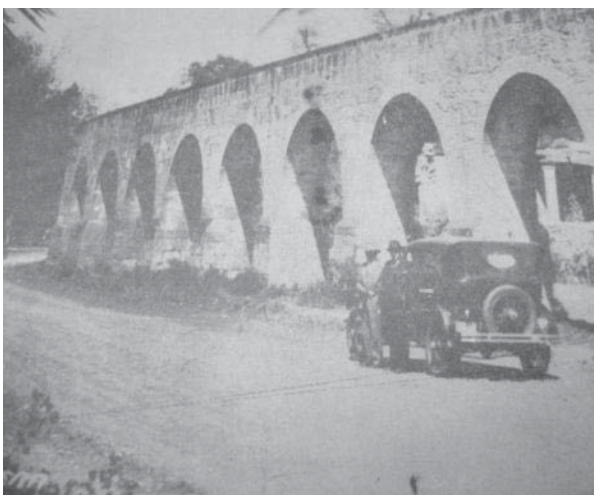
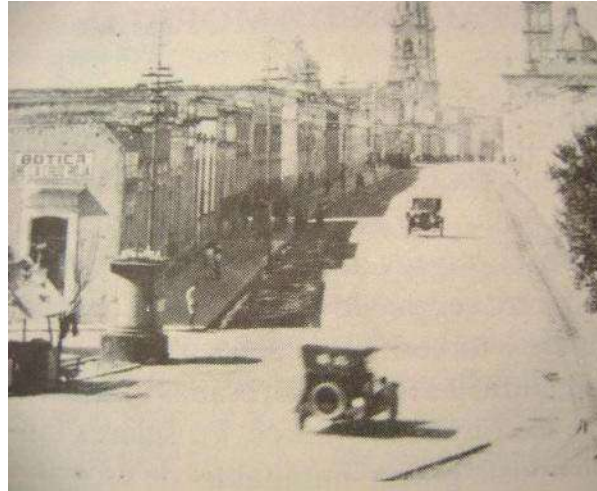


Imagen 2.9: Fotografía en la que se aprecia un paseo por el bosque de san Pedro, se ve el acueducto de Morelia. Medios de la segunda década del siglo XX.

---

<sup>164</sup> *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, tomo 15, número 46, pp. 2-3. 10 de Junio 1917. Se menciona a Antonio Carranza, los Oseguera y Macouzet, entre otros.

Imagen 2.10: Fotografía donde se ve a los  
automóviles de servicio público circulando por la  
ciudad.



Ambas fotografías en Morales García, Rogelio, *Hornacina de Recuerdos*, grupo corporativo La Voz de Michoacán, México, Morelia, 1995.

En suma podemos distinguir muchos aspectos de la elite moreliana que trajo los automóviles a la ciudad y con ella los usos que les dieron a los vehículos, aunque son sólo algunas muestras de la realidad que se vivía en Morelia a principios del siglo XX.

Como pudimos observar a lo largo de este segundo capítulo el automóvil tuvo una tardía introducción a la ciudad de Morelia; podemos establecer que aunque se tuvieron noticias de él desde principios de siglo XX, los primeros llegaron entre 1907 y 1908. También hemos observado que los primeros dueños de autos eran, sin lugar a dudas, de la élite social y económica en Morelia, dueños de haciendas, de empresas e inversionistas destacados. Como hemos podido notar en los distintos ejemplos de los primeros usos, podemos hacer referencia a que los automóviles eran un artefacto de estatus social, ya que se concebían como

máquinas de recreo, porque los testimonios de sus dueños en las solicitudes de licencias expresaban intenciones de “paseos” y diversión, eran un reflejo de la capacidad no sólo económica de sus dueños, por los elevados costos, sino social por el “privilegio” y la “modernidad” que representaban.

Se estableció que sus números, en cantidad, eran muy por debajo de los otros medios tradicionales de transporte, existiendo sólo unos pocos en los primeros años para luego estar 46 registrados en el ayuntamiento para 1916. Esto nos habla de su creciente identificación en el imaginario; el convivir con los automóviles se convertía cada vez más en una cuestión común. En el siguiente capítulo se abordara de forma más amplia el periodo de consolidación social que el automóvil tuvo en la Morelia de principios del siglo XX.

## CAPITULO 3

### LA CONSOLIDACIÓN DEL AUTOMÓVIL EN MORELIA

**E**ste tercer capítulo se ocupará en completar la revisión sobre los procesos de construcción social del automóvil en la Morelia de principios del siglo XX; en el anterior se realizaron consideraciones acerca de los primeros momentos de esa nueva tecnología en la ciudad, así como de sus principales características sociales y aplicaciones a las que se encontraba sujeto, o más propiamente dicho., construido. Ahora se partirá de algunos procesos de consolidación y estabilización dentro del entramado de simbiosis entre tecnología y sociedad, como lo son para este caso, las primeras rutas de transporte público establecido o la adaptación/transformación de la ciudad en el contexto físico para y por el uso e introducción de los automóviles en su realidad social.

Se realizaran, además, consideraciones en cuanto a la flexibilidad interpretativa de la tecnología<sup>165</sup> que nos plantea y representa el proceso hacia la estabilización de la tecnología, el auto, en este trabajo (la Morelia de principios del siglo XX), además de la construcción social de los grupos relevantes (usos, aplicaciones, adaptaciones de la tecnología a su entorno).

Al final del capítulo se realizaran algunas consideraciones finales, añadiendo datos y planteamientos de vital importancia para la resolución de este tema, sin adentrarnos en dar elementos de las conclusiones finales que es donde se plasmaran las resoluciones finales a este trabajo.

### **3.1 Las Primeras Rutas de Transporte Público**

Para comenzar este capítulo realizaremos una revisión a las principales modificación y adaptaciones que Morelia tuvo, en el propio uso del automóvil, para luego pasar al análisis de adaptaciones sociales y materiales de la ciudad, así como al análisis sociotécnico.

Como se ha visto en apartados anteriores el automóvil comenzó a entrar a Morelia desde finales del porfiriato, para 1908, lo que significó un cambio en la dinámica social de la ciudad, tanto por las funciones que los autos desempeñaban, como por la misma imagen que generaban alrededor de ellos, como el de un espejo para reflejar el estatus social, proyectado por sus dueños.

---

<sup>165</sup> Op. Cit. Pinch y Bijker, 1985.

Debemos recordar que dentro de los usos una de las principales funciones era el de “recreo”; bien fuera en los paseos de la ciudad, como el bosque de San Pedro (desde 1915 bosque Cuauhtémoc), la calzada de Guadalupe, el parque Juárez, o el paseo a Santa María, entre otros; o bien funciones encaminadas al carácter económico, desde el uso en el transporte público, donde el servicio consistía básicamente en usar los automóviles como coches de sitio, es decir que las personas los ubicaban en los lugares autorizados para colocar automóviles, plazas públicas sobre todo y los abordaban con destino a donde el cliente dispusiera, pagando por hora/tiempo de servicio en lugar de por distancia o ruta. Quedando los precios fijados en: días comunes de 6:00 am a 10:00 pm 50 centavos y de 10:00 pm a 6:00 am 1 peso; domingos y días festivos, 6:00 am a 10:00 pm 75 centavos y de 10:00 pm a 6:00 am 1 peso; en días extraordinarios y fuera de la ciudad tarifa doble<sup>166</sup>; esta tarifa fue impuesta por el reglamento de 1913 y permanecería hasta 1918. Estas condiciones persistirán de uso permanecerían durante bastante tiempo.

Sería para finales de 1917 cuando se comenzaría con una transformación directa y radicalmente nueva en Morelia sobre el uso de los automóviles, desde la perspectiva económica y de transporte, cuando se implementarían autos para el servicio público de pasajeros, pero ahora con recorridos fijos/establecidos y para un público más amplio, con la posibilidad de que varios pasajeros simultáneos abordaran las rutas, cosa que eran de uso común en otras ciudades del país. La primera ruta de transporte público tenía por dueño al Sr. Antonio Carranza Laris,

---

<sup>166</sup> AHMM, siglo XX, C-26, legajo 2, expediente 218. Reglamento de vehículos, Abril 1913, Art. 27-30.

mencionado como uno de los principales inversionistas en cuestión transporte (de tranvías) en Morelia; él establecería un acuerdo en el gobierno Estatal para tener el permiso y concesión oficial de establecer rutas de “auto-camiones” en Morelia, término usado otras ciudades como en la Ciudad de México para referirse al transporte de autos siguiendo una ruta. Los automóviles que Antonio Carranza implementaría para tal fin serían tres marca Ford: él era el dueño de la empresa y de su capital y el administrador y encargado de la misma era Ismael Macouzet, con domicilio en la tercera calle de Allende núm. 239, con vínculos familiares relacionados a la industria y algunos de los principales dueños de automóviles.

El término de auto-camiones era para identificar a los automóviles de transporte colectivo que seguían una ruta establecida, pero en realidad se trataba de vehículos normales, en este caso Ford, con modificaciones para adaptarlos a tal fin; las modificaciones eran en general removiendo la parte posterior de vehículo, en caso de ser cerrado y, remplazándola por partes de madera, para extender la capacidad de pasajeros simultáneos que podía mantener y colocando asientos laterales. En general estos autos no eran más que chasis de Ford modelo T con una carrocería de madera improvisada (ver imágenes 3.1 y 3.2).





Fotografías de automóviles adaptados para el servicio de pasajeros colectivos, en el término de auto-camiones, a la izquierda se muestra un vehículo de carácter urbano y a la derecha se muestra una imagen de cómo debieron haberse visto los auto-camiones de Morelia.

Imagen 3.1: Foto de la izquierda extraída de: Ortiz Monasterios, Pablo, *Mirada y Memoria*. Archivo Fotográfico Casasola México 1904-1940. Núm. de inventario 131714, México D.F. 1923. Autor, Casasola.

Imagen 3.2: Foto de la derecha extraída de: Carrillo Frías, Emmanuel, *Entre el Sonido del Mofle y el Pitido del Claxon: Los Automóviles de Irapuato entre 1920-1942*. H. Ayuntamiento de Irapuato, 2009, P. 92.

El contrato para la ruta de auto camiones se realizó entre Antonio Carranza L. y el gobernador del Estado de Michoacán durante ese periodo Ing. Pascual Ortiz Rubio, firmado el 19 de Septiembre de 1917, contenía 16 puntos, donde se establecían las condiciones del acuerdo de esta primera concesión de auto-camiones en Morelia. Se establecían 3 recorridos; el primero, de la Calle Nacional (actualmente avenida Madero) ida y vuelta, pasando por las calles primera de Allende y primera de Guerrero, con 2 paradas, en el bosque Cuauhtémoc y en la plaza de la Merced; la segunda ruta, de la estación del ferrocarril al templo de la Merced, en recorrido de ida y vuelta; por último la tercera ruta, de la plaza de los

mártires al parque Juárez, de ahí por la calzada de la unión hasta el bosque Cuauhtémoc y de ahí de vuelta a la plaza de los mártires. El precio sería de 10 a 15 centavos, dependiendo del precio de la gasolina y, 25 centavos por cada kilo de carga que se abordara al vehículo. Los precios no se aumentarían, ni en días festivos, no se acomodarían más pasajeros de los que soportara la unidad, de 8 a 12 eran el número común; las horas de servicio serían las hábiles y la empresa de auto-camiones pagaría 4 pesos mensuales al ayuntamiento por el permiso de la concesión por cada automóvil en servicio y estaría obligada a prestar los autos a las autoridades si fuera necesario. El contrato duraría 2 años, con posibilidad de renovación por otros 3 dependiendo de la eficiencia del servicio: el contrato se firmaría el 19 de Septiembre de 1917 y el servicio comenzaría en Morelia el 5 de Octubre de 1917, cuando los autos se terminaron de modificar<sup>167</sup>. Fue la primera ruta de servicio público colectivo. Se tuvieron que realizar nuevas repavimentaciones a la avenida Madero, el 22 de Noviembre de 1917, con motivo del mejor funcionamiento de este medio, que en gran medida utilizaba esta avenida como sendero principal y, que vendría a ser sólo el principio de la popularización de esta forma de uso, aunque posteriormente otras rutas, de otros dueños, harían entrada a la ciudad.

---

<sup>167</sup> Datos del contrato de auto-camiones en, AHMM, siglo XX, C-39, legajo 1, expediente 29.

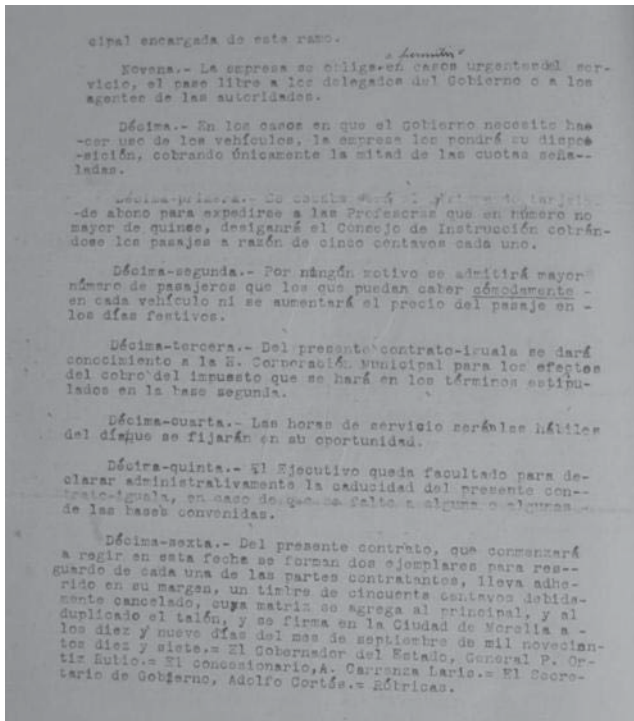
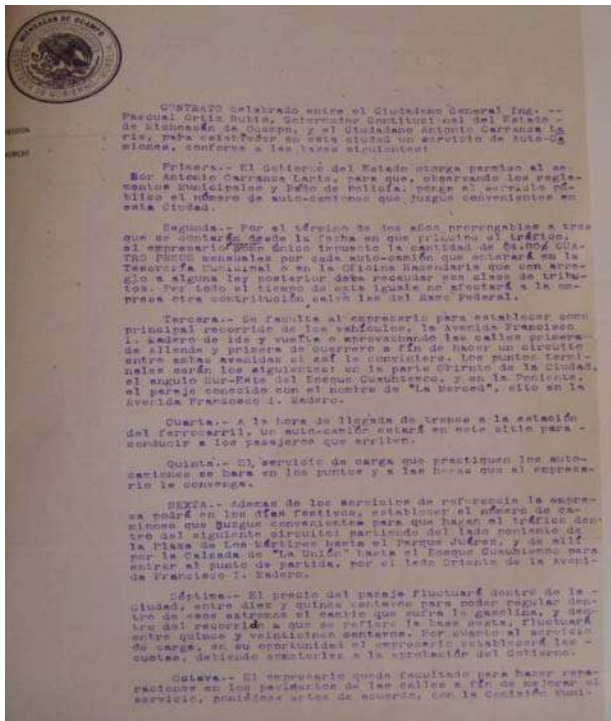


Imagen 3.3: Fotografía del contrato celebrado entre Antonio Carranza Laris y el gobernador de Michoacán Ing. Pascual Ortiz Rubio el 19 de septiembre de 1917, el primer transporte “público”. Foto tomada en el AHMM, siglo XX, C-39, legajo 1, expediente 29.

Para marzo de 1918 existían al menos 51 automóviles registrados en la ciudad, algunos de servicio público, como los nuevos auto-camiones de Antonio Carrillo y, de uso particular, donde además de destacar dueños representativos como los Oseguera y los Macouzet otros nuevos se hacían notar, como Luciano Jurado, antiguo chofer, Sabas Rodríguez, Alberto Rivarola, Adela Herrejón viuda de Chávez, Victoriano Olivares, Mariano Palacios, Germán Figaredo, entre otros miembros de la élite moreliana.

Nuevas normas se iban añadiendo, como la del 5 de Marzo de 1918, donde aparecía un circular que decretaba que se permitía circular a los automóviles

particulares hasta las 8:30 pm de la noche y a los de uso público hasta las 9:30 pm, aprobado por el presidente municipal de Morelia de ese momento, Jesús M. Sotelo<sup>168</sup>. Otras rutas de auto-camiones se establecerían desde 1918, debido al éxito de la primera, Francisco Ramírez, en Julio de 1918, domiciliado en la calle octava de Morelos núm. 735, estableció 3 auto-camiones, con ruta de la Merced-avenida Madero- bosque Cuauhtémoc y de vuelta, los domingos de la Merced al parque Juárez y otra de la Merced a la estación de ferrocarril que cobraba 10 centavos por el servicio y le pagaba 10 pesos por auto mensuales al ayuntamiento por el permiso de tener sus rutas; otro ciudadano, Vouleigh J. Simmons también estableció un auto-camión en Septiembre de 1918, su ruta era sólo de “recreo” alrededor del bosque Cuauhtémoc, cobrando 10 centavos por servicio y pagando los mismo 10 pesos mensuales por el uso de su vehículo para ese fin<sup>169</sup>. Más rutas se establecerían paulatinamente.

Las recomendaciones que se hacían para los automóviles de ruta y personales eran básicamente las establecidas en los reglamentos del ramo previos en la ciudad, de 1908 y con la reforma de 1913, con algunos decretos establecidos como el mencionado de horario anteriormente, pero con las características únicas de estos servicios y con el incremento constante y considerable desde que esos reglamentos se formaron, se buscó realizar uno nuevo más acorde a las necesidades de la ciudad y la sociedad para los vehículos.

---

<sup>168</sup> Datos de registro de automóviles, dueños y decreto de horario de uso de vehículos en, AHMM, siglo XX, C-46, legajo 2, expediente 38.

<sup>169</sup> Datos de rutas de auto-camiones y sus dueños en, AHMM, siglo XX, C-46, legajo 2, expediente 38.

El reglamento para circulación de automóviles y camiones en Morelia fue decretado el 3 de Diciembre de 1918, teniendo 35 artículos, que básicamente consistían en: las regulaciones principales para usar autos, como exámenes a los choferes, pruebas a los vehículos (sobre todo en los frenos), el que contaran con placas traseras y luces adelante y atrás, cornetas o sirenas a manera de claxon, que se estacionara en lugares donde no estorbaran y con todas las precauciones, como apagarlo completamente, reglas de seguridad, como moderar la velocidad a 10 kilómetros por hora dentro de la ciudad y a 20 kilómetros por hora en paseos, como el bosque y el parque y fuera de ella, no fumar en el automóvil, para prevenir accidentes por incendio y explosión, llevar distancia suficiente de los otros autos cuando se estuviera en marcha, así como reglas para lo comercial, como que los autos de renta, tipo taxi por tiempo, llevaran letreros de desocupado y así estuvieren y se mantuvieran en optimas condiciones. Que los pasajeros, de auto-taxi o auto-camión bajarían por la derecha, no se usarían llantas que dañaran el pavimento y todos los vehículos en mal estado serían retirados, los choferes deberán obedecer a los agentes de tránsito, se realizarían revisiones periódicas para analizar desperfectos, ningún auto debería llevar más gente de la que pueda soportar. Para los choferes, se debía tener 21 años mínimo, saber leer y escribir y pasar la pruebas y comprobar conocimientos, una vez aprobados deberían llevar sus documentos en el auto en todo momento, como licencia y, con la presentación “debida”. Quedaban prohibidas las competencias de velocidad a menos que se pidiera permiso y fuera en pista, como las de caballos en el bosque, las penas que se aplicarían por infraccionar este reglamento se establecerían entre multas de 5 a



50 pesos; cuando no se paguen 5 días de arresto y, para atropellados o choques serían de cárcel.

Al respecto se nombró al C. Jesús Valdez como inspector general de tráfico, en general incluyendo carretas y carros que existían más de 50 de este tipo al servicio público, con salario de 3 pesos con 50 centavos diarios<sup>170</sup>. Este reglamento representó una reestructuración de la dinámica en cuanto al automóvil en la ciudad, normando aún más los usos ya establecidos, es en sí un reflejo de que el auto estaba modificando el imaginario de la sociedad sobre el propio artefacto y sobre sus usos.

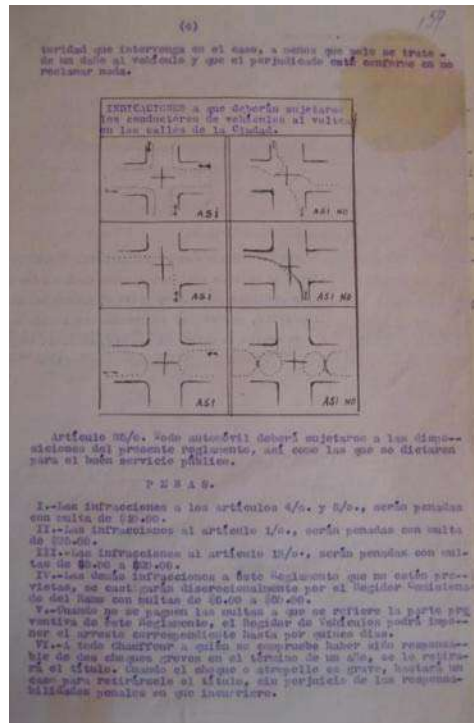
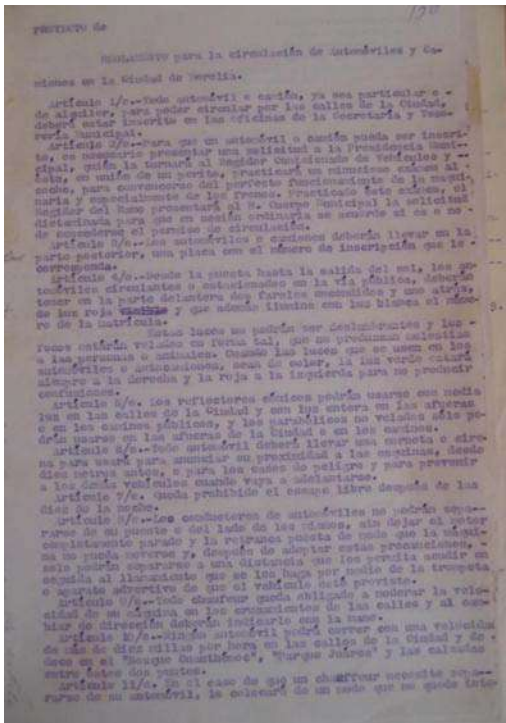


Imagen 3.4: Fotografía del reglamento de 1918 para vehículos en Morelia. Foto tomada en el AHMM, caja 46,

<sup>170</sup> Datos del reglamento para circulación de automóviles y camiones en Morelia en, AHMM, siglo XX, C-46, legajo 2, expediente 38.

En Diciembre de 1918 Brench E. Simmons<sup>171</sup> establecería una ruta de la plaza de mártires al bosque Cuauhtémoc, pasando por la avenida, con las mismas condiciones que los anteriores, 10 centavo por uso y 10 pesos mensuales al ayuntamiento por el permiso; también en Diciembre de 1918 Victorino Olivares, pretendía establecer un auto-camión, pero debido al mal estado del vehículo, no se aprobó<sup>172</sup>. Lorenzo Campusano en Noviembre de 1919 puso un auto-camión para el servicio, con ruta del parque Juárez al bosque Cuauhtémoc, conducido por Antonio Bejar; para ese momento de 1919 la tarifa o cuota que se debía pagar al ayuntamiento por el derecho a establecer una ruta de auto había bajado de 10 pesos mensuales a 3 pesos mensuales<sup>173</sup>. Para Enero de 1920 se nombró a J. Trinidad Silva como comisionado de vehículos de la ciudad (para las cuestiones de pagos y cuotas) y existían al menos 54 automóviles registrados, de todas las clases, así como al menos 87 coches tirados por animales<sup>174</sup>. Durante Octubre de 1920 Alfredo Silva estableció una ruta de auto-camión de su propiedad, desde la avenida fray Antonio de san Miguel al parque Juárez, era un auto Ford modificado<sup>175</sup>.

Desde la primera ruta establecida en Octubre de 1917 hasta 1920 pueden distinguirse al menos seis distintos dueños de automóviles modificados,

---

<sup>171</sup> Brench E. Simmons y Vouleigh J. Simmons, hermanos de nacionalidad norteamericana.

<sup>172</sup> Datos de, AHMM, siglo XX, C-46, legajo 1, expediente 38.

<sup>173</sup> AHMM, siglo XX, C-54, legajo 1, expediente 34.

<sup>174</sup> AHMM, siglo XX, C-58, legajo 1, expediente 6.

<sup>175</sup> AHMM, siglo XX, C-56, legajo 1, expediente 12.

reconstruidos o reestructurados para ser auto-camiones, todos empresarios, inversionistas y hasta extranjeros, a la vez que se puede identificar que las rutas de transporte público eran básicamente muy parecidas entre sí, conectando Morelia de un extremo de la ciudad a otro y hacia los principales paseos de la misma. En suma puede observarse que aunque el establecimiento de rutas como tal para los automóviles en Morelia de principio representaba un factor económico, de fondo representaba como se ha estado mencionando, funciones más encaminadas a la diversión y recreo social, así como al estatus inherente que esto significaba: el ir a pasear en automóvil con ruta diseñada para tal propósito es una muestra de ello, ya que en una ciudad pequeña como Morelia las distancias internas eran relativamente cortas y el transporte era por sí mismo, en automóvil, era lujo. Aunque también se dinamizaba el factor transporte de la ciudad y las ventajas económicas que producían los automóviles eran cada vez mayores y más rentables para sus dueños.

En los apartados posteriores se seguirá revisando sobre los factores sociales que los automóviles representaron y examinando datos de su existencia y características en Morelia.

### **3.2 El Automóvil en la Vida Diaria**

Antes de comenzar este apartado se debe recordar que la “vida diaria” en Morelia aunque se vio limitada por los movimientos nacionales de revolución y por factores internacionales como crisis económicas y militares en Europea y Estados Unidos;



sin embargo nunca cesó en el ámbito local. Limitada en el aspecto de los automóviles en cuanto a consumo se refiere, más precisamente en marcas, ya que la superioridad clara de los autos norteamericanos como Ford, Chalmers, Maxwell, entre otros, era muy notable y aplastante a las marcas europeas, esto derivado del conflicto internacional de la primera guerra mundial que dificultaba, o prácticamente imposibilitaba, la proliferación de sus vehículos a países como México.

La percepción en la cotidianidad sobre el automóvil estaba marcada por las opiniones generadas en los medios de comunicación y construida para adaptarse a Morelia en base a los usos reales que se le daban en la ciudad. Esta imagen fue moldeada por un grupo de individuos del ámbito de la elite local. Las opiniones dadas sobre el automóvil lo transformaban en aparato versátil, con muchas ventajas prácticas, que se podían aplicar a distintas actividades y no sólo al transporte: por ejemplo la agricultura<sup>176</sup> y, además se le consideraba como un aparato ideal para el “recreo”, que también significaba un ahorro de dinero en cuanto a transporte, así como un aparato que traía consigo la evolución de los medios de comunicación y la modernización de las ciudades.

Se le comparaba con un ferrocarril “casero”, por ser tan práctico como uno, pero con la ventaja de tenerlo en casa<sup>177</sup>, por tanto era un signo de lujo el poder tener una máquina como esta en el hogar. Aunque, como se ha visto anteriormente, otras opiniones eran negativas y consideraban al auto como peligroso tanto por la “inestabilidad” que pudiera poner en riesgo a sus usuarios,

---

<sup>176</sup> Op. Cit. *El Centinela*, Enero, 1908.

<sup>177</sup> *Ibíd*em, Febrero, 1908.

como a la salud misma. Por ejemplo la idea de que existía una “enfermedad del automóvil”, que producía gran daño a los pulmones e irritaciones debido a los gases y que sólo se curaba alejándose de los vehículos en lugares apartados como el campo<sup>178</sup>. También se mencionaban visitas de importantes personajes, como el Sr. Segarra, cónsul de España en México y además viajero por “recreo” que con un automóvil rentado en la ciudad de México, visito Morelia en Diciembre de 1908, para dar una serie de conferencias en el centro recreativo de Morelia<sup>179</sup>.

Esas opiniones ayudaron a la construcción social del imaginario moreliano en torno al automóvil y ya que éste llegó nuevas opiniones se generaron, por ejemplo cuando un auto se volcó en la avenida Madero produciendo graves lesiones a sus ocupantes y los transeúntes, se dieron fuertes críticas al aparato en diarios locales por su inseguridad y por ser muy complejo para que cualquiera lo manejara, pero por su elegancia y comodidad también se lo alababa en otras, esto nos dice que el auto era visto como un signo de lujo y estatus a la misma vez que considerado un artefacto peligroso si no se sabía tratar.

Ahora bien dentro de los usos que se le daban básicamente se han abordado la mayoría, pero consistían sobre todo en el transporte de personas para el recreo o de mercancías y gente con usos comerciales. Los automóviles tipo taxi, que llevaban a sus pasajeros al lugar que pidieran, cobrando por tiempo y con lugares establecidos para abordarlos, como en las principales plazas de la ciudad, eran comunes pero no muy numerosos en Morelia, sólo un sector del total de vehículos eran usados para fines de renta; el uso principal como se ve reflejado en

---

<sup>178</sup> *Ibidem*, Abril, 1908.

<sup>179</sup> *El Centinela*, Tomo XVI, número 24, P. 3. 27 de Diciembre de 1908.

el uso que le aplicaban la mayoría de sus dueños e iba encaminado al paseo y por tanto al reflejo del estatus social al que ellos eran acreedores por tener y usar sus máquinas en la forma que lo hacían<sup>180</sup>, en los principales paseos de la ciudad como el bosque de San Pedro (luego Cuauhtémoc), la calzada de Guadalupe, el parque Juárez, entre otros que ya se han comentado, inclusive cuando se popularizó más ampliamente el uso del auto como un medio para el transporte público, las características de estatus social se veían reflejadas claramente, como el que fueran usados en su mayoría para ir al teatro en ellos, o divirtiéndose por la avenida principal de la ciudad, o que las rutas establecidas con los primeros autocamiones fueran principalmente a los puntos considerados como atracciones populares y sociales de Morelia, recorriendo la ciudad con distintas paradas y sirviendo de transporte público colectivo, pero aún así hacia los paseos y atracciones a fin de cuentas. Por tanto los usos comunes de los automóviles eran dos, el transporte aparente y la máquina “recreo” que además denotaba el estatus y poder económico y social de los que lo usaban, e inclusive de los usuarios que no poseían aún al poder usarlos y tener un transporte no “común” dentro de una ciudad pequeña como era Morelia. Para dar una idea de los precios de distintos productos en relación con los costos de automóviles, que ya se ha mencionado de variaban de 800 a 2000 dólares, así como de los costos de pasaje que significaba un lujo el pagar pasaje de automóvil, se anexaran datos con el contenido del costo de varios productos (tabla 3.1):

---

<sup>180</sup> Como se ha mencionado en apartados anteriores, los principales dueños, como los Oseguera, los Macouzet y gran cantidad de los demás especifican en la solicitud de sus licencias y permiso para usar autos las razones por las cuales las quieren y, en general, todos especifican que es para diversión y paseo, sólo algunos para renta, vienen las solicitudes en los archivos del AHMM mencionados anteriormente.

Tabla 3.1:

Servicio de luz eléctrica: 12 centavos el kilowatt	una vaquilla: 20 pesos
Periódicos: de 3 a 5 centavos cada uno	una vaquilla pinta: 30 pesos
Tarifa de transporte en carros de tiro: de 1 a 5 centavos	un caballo: 20 pesos
Tarifa por uso de auto-taxi: por hora, de 50 centavos a 1 peso	auto-camión: 10 centavos
Sueldo de un telefonista: 80 centavos diarios	sueldo de un chofer de auto: 35 pesos al mes
Comparación de costos entre 1908-1918: estos precios son sólo de algunos artículos estándar, el caballo relacionado con el transporte, o servicios básicos, a manera de comparar que el viajar en automóvil así como el mismo costo de uno, tanto para usuarios como para dueños era un gasto elevado, también en una distinción en sueldos	
Datos de precios en, <i>Periódico Oficial del Estado de Michoacán</i> , distintos tomos en 1915	

Otras características de la cotidianidad, en torno a los propios autos o en torno al transporte en general, serán comentadas para ejemplificar mejor que en la vida diaria de Morelia era un lujo el poseer o el sólo usar un automóvil. Por ejemplo, existían numerosas quejas que la gente realizaba hacia los autos mal estacionados y que impendían o estorbaban para el tránsito de personas o de otros vehículos, o que simplemente eran considerados como algo que no debería quedarse parado por muchos días en un lugar, por el temor a que su combustible accidentalmente provocara explosiones, casos como este el del Sr. Francisco G. Laris, uno de los primeros dueños de autos, que mantenía por mucho tiempo y diariamente estacionado su vehículo en la calle del Olivo, en el centro de Morelia y, que mantenía alarmados y molestos a los vecinos de dicha calle, o el caso de la

Sra. Concepción Iturbide que recibía quejas similares por su auto, en la calle de la amargura, ambos en 1912<sup>181</sup>.

También existían quejas a los sitios de autos de uso público, como la que el Sr. Ramón R. Díaz, dueño de restaurante en Morelia, hacía al sitio de autos del hotel Oseguera, al frente del cual él tenía su local, ya que mencionaba que el mal olor, el insoportable ruido y el lenguaje “soez” que usaban los choferes entre sí ocasionaban que la gente evitara el paso por dicho lugar, sobre todo las señoritas, así como que era en perjuicio de su negocio. Por dichas quejas del Sr. Ramón Díaz el ayuntamiento le generó que el sitio de autos se cambiara a un costado de la plaza “la Paz”, cercana al hotel, que además era propiedad de una de las familias de primeros dueños de autos en Morelia, los Oseguera<sup>182</sup>. De la misma forma Ignacio Oseguera, durante Agosto de 1920 pedía permisos para transportar en auto bebidas embriagantes a Santa María de los altos, con motivos de comercio: esto representa otro ejemplo de un uso cotidiano en transportación de mercancías<sup>183</sup>.

Aunque otros datos se hacían notar en la cotidianidad ya que la descompostura de automóviles era frecuente y en su mayoría debido a la falta de experiencia de los conductores o a la fragilidad de las partes de los automóviles en aquellos años, como el caso del auto de Sr. Simón Romero, que en Noviembre de 1912 y luego de que tuviera percances con su vehículo, lo llevó a reparar al ayuntamiento de la ciudad, donde agentes especializados se encargaban. Se lo

---

<sup>181</sup> Ambos casos en, AHMM, siglo XX, C-22, legajo 1, expediente 29.

<sup>182</sup> Dato en AHMM, siglo XX, C-22, legajo 3, expediente 3.

<sup>183</sup> AHMM, siglo XX, C-57, legajo 1, expediente 3.

entregaron en Diciembre de ese año, luego de haberle cambiado las luces y reparado las salpicaderas que tenía golpadas<sup>184</sup>. Casos como ese confirman que la reparación de los autos se realizaba en el ayuntamiento por sus propios agentes, que además tardaban bastante y los gastos eran considerables.

Durante Febrero de 1921 existieron tarifas especiales para “máquinas y aparatos” en Michoacán establecidas por el gobierno, entrando las partes para autos dentro de estas; los automóviles como tales estaban exentos de importación (en la fracción 613 de esas tarifas), el kilo de llantas para autos tenía una tarifa de 200 pesos personal y 100 pesos de carga<sup>185</sup>, esto nos habla de la importancia de la comercialización de esas “máquinas” y sus aparatos. Para Diciembre de 1925 se expidió un impuesto nacional a automóviles, para su venta, establecido por el gobierno de Plutarco Elías Calles, donde se estipulaba que todos los autos que se vendieran en el país deberían tener en su costo un 10% adicional que iría al gobierno, esto en base a la construcción de caminos, para su recuperación monetaria y la continuación de esto<sup>186</sup>. Estas cuestiones nos hablan de la regularidad que irán tomando los autos en su situación de compra-venta, es una parte importante de la cotidianidad.

Además dentro de la dinámica diaria de Morelia tiendas o compañías de las principales en la ciudad no usaban automóviles para la distribución de sus productos, como el caso de las “Fabricas de Francia”, tienda de ropa, propiedad

---

<sup>184</sup> AHMM, siglo XX, C-26, legajo 2, expediente 208.

<sup>185</sup> Datos de tarifas en, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, tomo 41, número 40, P.8. 27 de Febrero 1921

<sup>186</sup> Datos de impuesto a automóviles en, Carrillo Frías, Emmanuel, *Entre el Sonido del Mofle y el Pitido del Claxon: los Automóviles de Irapuato entre 1920-1942*, Ayuntamiento de Irapuato, 2009, P.71.

de los señores Giraud y Marguillan ubicadas en el portal de Aldama núm. 2, sino usaba un carro de tiro para repartir sus mercancías durante 1914. Las “Fabricas de Hielo Unidas de Morelia” que también usaban un carro tirado por fuerza animal para repartir su hielo a la sociedad moreliana, la “fabrica de aguas gaseosas”, de José Cruz Ramírez, usaba 5 carros de mano, ósea de 2 ruedas para distribuir su producto al público y los comercios que los vendían, o casos más claros como el de la compañía de petróleo que distribuía la gasolina en la ciudad, la Waters Oil Company de ubicación cercana a la estación del ferrocarril, que a pesar de transportar el elemento esencial para usar automóviles, no tenían uno para realizar la distribución de su producto, ya que usaban carros tirados para ello<sup>187</sup>, o tal vez un ejemplo más concreto y para la sociedad en general era el que el departamento de aseo público usaba carros tirados, así como los bomberos de la ciudad y los médicos para las visitas de consulta y el transporte de medicina usaban carros rabones, que eran de lujo pero tirados por animales. Esto nos refleja que la prioridad de la ciudadanía y empresas no iban encaminadas a usar el automóvil para agilizar el transporte real de mercancías de uso público o para facilitar los servicios públicos de la ciudad, sino como se ha dicho a factores de carácter de estatus social.

Las diversiones eran la constante en el uso de automóviles en Morelia, pero no se limitaba sólo a paseos, también a pruebas de velocidad y carreras por “diversión” que algunos dueños mantenían en la pista del bosque de san Pedro (luego Cuauhtémoc), aunque para realizar dichas diversiones se debía pedir

---

<sup>187</sup> Datos de las empresas en, AHMM, siglo XX, C-37, legajo 1, expediente 46.

permiso al ayuntamiento, como el caso de los señores Refugio Ponce e Ignacio Aguilar, que en Abril de 1913 pidieron permiso para “jugar” una carrera en la pista, con 200 pesos de premio y pagando el derecho a usarla; el permiso fue concedido y la carrera se efectuó<sup>188</sup>. Es otra muestra de que en lo cotidiano el auto era visto como un artefacto de diversión y de estatus social.

Otros artefactos similares se comenzaban a introducir a Morelia, las motocicletas, las cuales eran más accesibles pero más peligrosas en el imaginario de la sociedad Morelia. La rifa de una de ellas se llevó a cabo en Noviembre de 1917, donde el Sr. Alberto Padiera, con domicilio en la calle segunda de Matamoros núm. 61, rifó un motocicleta marca “Humber” con valor de 800 pesos, pidiendo 3 pesos por boleto y con 400 boletos en total<sup>189</sup>.

También la profesión de chofer se popularizó y se trasformó en un nuevo medio de vida para una buena cantidad de personas que podrían dedicarse a la conducción, bien fuere para dueños privados o para dueños que los quisieran de choferes públicos, como se ha mencionado con anterioridad. Para 1910 existían en Morelia 855 hombres trabajando en el sector de transporte terrestre, entre arrieros, cargadores, carreteros, constructores de vehículos (de tiro) y cocheros (dentro de los cuales entraban los choferes de autos) y, para 1921 en Michoacán existían 6,870 choferes varones, aunque que el número era el total de choferes incluyendo a los de tiro, pero se puede apreciar el crecimiento enorme en el ramo, ya que diez años antes sólo en la capital de estado había menos de 900 personas en todos los sectores transporte y diez años luego las personas involucradas en

---

<sup>188</sup> AHMM, siglo XX, C-23, legajo 1, expediente 66.

<sup>189</sup> AHMM, siglo XX, C-40, legajo 1, expediente 3.



dicho sector, incluyendo constructores de caminos, asistentes, entre otros, a nivel Estatal eran 64,172<sup>190</sup>. Esto nos indica el incremento descomunal del sector transporte, terrestre, en nuestro estado, que además era a nivel nacional.

Una parte fundamental de la construcción social de la tecnología, además de los usos, es la flexibilidad interpretativa que los artefactos adquieren por las sociedades a los que son introducidos en la vida cotidiana/diaria entre éstos y la sociedad<sup>191</sup> y en Morelia en la cotidianidad de los autos no fue la excepción. La flexibilidad interpretativa se refiere a modificar los aparatos para adaptarlos a usos diversos que cada sociedad en particular puede encontrarle a la tecnología, bien sean para aplicarlos a otros usos que ellos consideran más importantes que los originales o a la simple diversión. En Morelia por ejemplo se dio en caso del C. Sotero Pimentel, originario de Uruapan y oficial de tránsito en esta ciudad, que en Enero de 1910 pretendía poner un volantín de caballitos al poniente del jardín del Carmen impulsado por un motor de automóvil; cabe destacar que los motores de automóviles por separado tenían un valor de 1400 a 1600 pesos. Sotero Pimentel pretendía cobrar 5 centavos por el uso de su “invención” y dirigirlo al público de todas las edades, pero el permiso le fue negado por el ayuntamiento por no ser considerado seguro<sup>192</sup>. Otro caso similar es el del Sr. Postemes Mondragón, vecino de Morelia y carpintero de profesión, que durante Septiembre de 1911 solicitó permiso al ayuntamiento de explotar un artefacto de su invención, que consistía en un aparato de madera que formaba una serie de carros para niños

---

<sup>190</sup> Datos en, INEGI, censos 1910 (Morelia) y 1921 (Michoacán)

<sup>191</sup> Op. Cit. Pinch, Trevor.

<sup>192</sup> AHMM, siglo XX, C-17, legajo 2, expediente 58.

que era movido por un motor de auto. Pretendía dar recorridos alrededor del kiosco del bosque de San Pedro (luego Cuauhtémoc) a niños y niñas de 3 a 12 años, prometiendo que tendría extremo cuidado y que se mantendría en constante perfección de su “invención”; el permiso se le negó por parte del ayuntamiento por los riesgos que pudiera tener para los niños y por lo poco probado y confiable de su aparato<sup>193</sup>.

Pero también existía flexibilidad interpretativa no encaminada a la diversión, como el caso del motor de auto de la hacienda de Atapaneo, de 20 caballos de fuerza, que en Junio de 1915 fue traído a Morelia para ayudar a dar energía a la máquina trituradora de piedras que se usaba para la pavimentación de algunas las calles de la ciudad; fue devuelto a su hacienda en Diciembre de ese año una vez concluidas las obras<sup>194</sup>. O el similar caso del C. Teodoro Garduño, vecino de Morelia en la calle séptima de Aldama núm. 17 de profesión electricista, que pretendía establecer un motor de automóvil en su domicilio para a través de él generar 20 Kwats de energía eléctrica y dotar de luz a su bloque, no sólo a su casa sino a la de sus vecinos, manifestando que en la azotea no había riesgo por su adaptación. El permiso le fue aprobado por el ayuntamiento bajo la condición de estar bajo la supervisión de las compañías eléctricas de la ciudad por cuestiones de seguridad, su instalación eléctrica funcionó sólo por 3 meses<sup>195</sup>.

Interpretaciones del automóvil implementadas a la diversión y al mejoramiento de recursos existentes para usarlos en otras actividades totalmente

---

<sup>193</sup> AHMM, siglo XX, C-22, legajo 2, expediente 82.

<sup>194</sup> AHMM, siglo XX, C-30, legajo 1, expediente 54.

<sup>195</sup> AHMM, siglo XX, C-51, legajo 2, expediente 19.

distintas al transporte fueron evidentes, pero inclusive la flexibilidad interpretativa se hizo presente en el propio uso del transporte, al modificar con madera los vehículos para adaptarlos al uso de transporte público colectivo como los autocamiones, que tenían modificaciones de asientos y piezas de madera y barandales, cosa que ya se mencionó anteriormente, pero se es cuestión de remarcar.

Por tanto el automóvil en la vida diaria de Morelia fue muy significativo, jugando un papel importante en la dinámica de la sociedad, desde su introducción entre 1907 y 1908, hasta sus procesos de consolidación con las primeras rutas de transporte público colectivo, con usos comunes como el transporte privado y público, bien fuera dirigido al beneficio rentable de los vehículos o al recreo y estatus social que como hemos visto que era lo predominante, así como a estar inmerso en la flexibilidad interpretativa de la tecnología y modificarse para cumplir con otras funciones para la gente que lo usaba. El auto en lo cotidiano representaba además una propiedad/mueble de importancia dentro del ámbito familiar a grado de que llegaría a ser considerado “patrimonio” hereditario por la ley sobre el patrimonio familiar de 1924<sup>196</sup>. En suma, la construcción social del automóvil como un signo de estatus se hace notable revisando sus concepciones, usos y adaptaciones, así como el elemento de la flexibilidad interpretativa, todo en la vida cotidiana y uso cotidiano de ese artefacto tecnológico, se continuara analizando sobre esto en los apartados por venir.

---

<sup>196</sup> *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, tomo 44, número 90, P. 4. 17 Agosto 1924.

### 3.3 Adaptación y Transformación de la Ciudad para los Automóviles

Dentro de la construcción social de la tecnología, como se ha apreciado, es vital la revisión a los usos y funciones que una sociedad dota a un aparato tecnológico, para poder ver como el aparato transforma y modifica el entorno social al que es introducido cambiando la dinámica social, a la vez que la propia sociedad modifica al aparato para adaptarlo a sus propias características sociales únicas. Se han revisado algunos ejemplos de la importancia de la flexibilidad interpretativa de la tecnología, para que adquiriera significados nuevos con la propia adaptación a la sociedad, pero otra parte fundamental y, que revisaremos en este apartado, son las transformaciones y adaptaciones al contexto físico que una sociedad realiza para que los aparatos tecnológicos queden inmersos en su dinámica cotidiana y cultural<sup>197</sup>.

La introducción de los automóviles a Morelia estimuló la dinámica social y de transporte, a la vez que produjo un incremento en el intercambio mercantil y en el uso rentable de los vehículos, siempre tomando en cuenta que representó más un signo de estatus social: transformó por tanto la fisionomía de la ciudad, modificándola para el fácil uso de los autos. Antecedentes de modificaciones en cuanto a caminos y carreteras se refiere son los propios caminos reales y nacionales que se establecieron desde hacía varios siglos en México para mejorar y acortar la comunicación entre distintos puntos del país. Ahora bien, los caminos especialmente diseñados para los automóviles se hacían en aras de la

---

<sup>197</sup> Op. Cit, Pinch, Trevor.

modernidad, recordando que en la opinión pública impulsaba a su desarrollo argumentando que eran un signo de las naciones avanzadas, por el fácil tráfico y comunicación que representaban<sup>198</sup>. La necesidad de mejorar las vías de comunicación se empezó a ver reflejada en la ciudad desde principios de siglo XX, aunque no fuera aún para los autos, por ejemplo en 1901 varios ciudadanos exigían la compostura de los caminos del distrito de Morelia, alegando que el mantenimiento de estos mejoraría la efectividad de las comunicaciones terrestres<sup>199</sup>.

El desarrollo de la infraestructura para caminos aptos para automóviles llegó a Morelia prácticamente de la mano de los mismos vehículos, ya que para traerlo era necesario tener el espacio adecuado para usarlos, desde 1908, en Junio, Julián M. Vargas y 9 signatarios más solicitaron la pavimentación y compostura de la quinta calle de Bravo, para el mejoramiento de esta ciudad<sup>200</sup>, por ejemplo. Para Octubre de 1909 los vecinos de la segunda calle de Guerrero, por las pésimas condiciones de tránsito para vehículos y para gente, pidieron autorización y apoyo del ayuntamiento para que se tendiera una pavimentación y embanquetado de dicha calle del barrio de San Juan<sup>201</sup>.

Eso sería sólo el principio de las modificaciones a calles y caminos: también la mejora a calzadas era importante en el proyecto de urbanidad de la ciudad, las realizadas en 1908, que se repararon las calzadas de la estación, la calzada de la unión, la de Guadalupe y se pavimentó la explanada de la plaza Morelos. Desde

---

<sup>198</sup> Op. Cit. *Periodico Oficial del Estado de Michoacán*, Febrero 1908.

<sup>199</sup> AHMM, siglo XX, C-7, legajo 2, expediente 28.

<sup>200</sup> AHMM, siglo XX, C-17, legajo 1, expediente 136.

<sup>201</sup> AHMM, siglo XX, C-17, legajo 2, expediente 32.

este periodo se pedía la pavimentación de la primera y la segunda calle nacional, para adaptarla a los nuevos vehículos de motor que se hacían presentes<sup>202</sup>. También se pavimentó en Julio de 1909 la calzada del bosque de San Pedro, los materiales los puso el ayuntamiento y se usaron 40 soldados y 20 reos para la obra<sup>203</sup>. El método “moderno” usado para la pavimentación, en las obras mencionadas, como en las posteriores, consistía en usar grava, arena, concreto y agua mezclándolas para luego recubrirlas con un derivado del petróleo a manera de chapopote y aplanarse para quedar una calle liza.

Aunque como ya se ha mencionado la principal pavimentación que verdaderamente modificó la ciudad en base al uso de los autos fue la realizada en 1910 con motivos del centenario donde se pavimento la calle nacional (posterior avenida Madero), lo realizó una compañía extranjera y representó una significativa mejora que además fue impulsada por el Estado y a petición de la demanda de los dueños de autos, pocos para este momento, que también era para la modernidad y “embellecimiento de la ciudad”<sup>204</sup>.

Estas obras a la calle principal en Morelia significaron un gran paso, el auto modificó la estructura urbana para adaptarla a su uso, las obras fueron tan importantes que se mencionaban los avances constantemente en los principales periódicos de la ciudad. Por motivos de la adaptación de las calles, sobre todo la nacional, algunos vecinos de distintas colonias de Morelia, por donde transitaban autos, pedían al ayuntamiento también proporcionara medios urbanos seguros

---

<sup>202</sup> *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, tomo 31, número 25, P.2. 26 de Marzo 1908.

<sup>203</sup> *La Actualidad*, año 4, número 839, P. 1. 8 de Julio 1909.

<sup>204</sup> Op. Cit. Uribe Salas, José Alfredo.

para que los transeúntes caminaran a salvo de los vehículos; los embanquetados comenzaron a darse, como por ejemplo en Noviembre de 1910 vecinos de la colonia Vasco de Quiroga solicitaban a las autoridades que se implementaran banquetas en remplazo de las viejas lozas que estaban y que no eran las adecuadas para la urbanidad moderna, alegando como causa la mejora para los caminantes y su seguridad de los vehículos, autos incluidos<sup>205</sup>.

Muchos particulares se encargaron de las obras de pavimentación de sus lugares de residencia, o de trabajo, con el motivo de incluirse en la modernidad urbana que trajo consigo el automóvil, como fue el caso del presbítero Lic. Salvador Gómez que en Junio de 1911 embanquetó un costado del templo de san Francisco, usando recursos propios y con material aportado por el ayuntamiento, para el uso de los peatones<sup>206</sup>. O el caso del Sr. Ramón López Salazar, que en Mayo de 1915 construyó un embanquetado en la calle séptima de Matamoros, donde tenía domicilio en el núm. 88, con motivos de seguridad para los transeúntes y él mismo con respecto de los vehículos que circulaban por ahí, incluidos autos: la anchura de la banqueta era de 1.33mts y él mismo pago los gastos<sup>207</sup>. Este sería sólo un ejemplo de un particular usando sus propios recursos para urbanizar una zona.

Para 1912 compañías nacionales habían remplazado a las extranjeras en los trabajos de pavimentación, siendo la principal la Cía. Bancaria de Fomento, de la ciudad de México, que firmó con contrato con el ayuntamiento de Morelia para

---

<sup>205</sup> AHMM, siglo XX, C-21, legajo 1, expediente 7.

<sup>206</sup> AHMM, siglo XX, C-21, legajo 1, expediente 72.

<sup>207</sup> AHMM, siglo XX, C-30, legajo 2, expediente 75.

asfaltar las calles sexta de Hidalgo, tercera de Allende, primera de Matamoros, primera y tercera de Victoria, primera de Morelos y repavimentar la primera y segunda calle nacional, comprometiéndose a realizar reparaciones de mantenimiento para las mismas cada 18 meses. El Ing. Porfirio García de León era el comisionado de obras públicas de Morelia que realizó el acuerdo y, el Ing. Enrique Orozco fue el encargado por parte de la Cía. Bancaria de Fomento para supervisar las obras. Con dichas obras las autoridades de la ciudad establecieron la planta de asfalto, para crear pavimentación usando el método “moderno” antes mencionado, frente al panteón municipal y la pusieron a disposición de la compañía para las obras, que comenzaron simultáneamente en Julio de 1912<sup>208</sup>. Estas fueron el gran paso para el proyecto de urbanidad y modernización de calles en la ciudad: la primera vez que tantas calles se adaptaron para los autos simultáneamente.

No sólo caminos internos dentro de la urbanidad fueron los que trajeron consigo el automóvil, también cambios y mejoras en las comunicaciones con lugares considerados externos a Morelia en esos años, el caso del camino a Santa María de los Altos, antiguo pueblo cercano a Morelia, actualmente incorporado a ella, que en Junio de 1912 se buscó establecer un camino apto para vehículos que uniera a los dos lugares. El acuerdo fue entre el jefe de tenencia de Santa María, Manuel Rubio y, el gobernador del Estado de Michoacán, Dr. Miguel Silva. Se establecía que se construiría un camino apropiado para el uso de toda clase de vehículos, incluyendo autos, así como de personas, todo para el “adelanto de los

---

<sup>208</sup> AHMM, siglo XX, C-22, legajo 1, expediente 72.



pueblos” y la facilidad de tránsito que traería consigo. Se construiría el “camino para coches”, de todo tipo, por la parte occidente del kiosco del parque Juárez y llegaría a la colonia Buena Vista de Santa María, se realizaría con donativos de habitantes de Santa María y del ayuntamiento de Morelia, para mejorar la utilidad pública.

Entre los principales donantes fueron las familias: Mesa Monge, Vallejo y Torres Santoyo, así como el gobierno michoacano aportó la suma de 100 pesos al principio y luego otros 200; en total costó 859 pesos, la obra comenzó en Junio de 1912 y terminó a finales de Octubre del mismo año, un trabajo “monumental” para que fuera rápido. A la par de este camino para autos y carros se construyó un tramo especial para personas, “las escaleras de santa María”, como proceso de adaptación del distrito urbano a la modernidad en transporte y urbanidad<sup>209</sup>. Otros caminos diseñados para ir fuera de Morelia fueron por ejemplo el camino a Quiroga de 1917 a cargo del Ing. Conrado Ledesma y con la autorización e impulso económico del gobernador en ese momento, Ing. Pascual Ortiz Rubio, obra que finalizó en Septiembre de 1917. El camino partía de la hacienda la soledad, con motivos de crear una ruta apta para todo tipo de vehículos entre Morelia y Quiroga, con distintos puntos para desviarse a otros lados<sup>210</sup>. Estos serían sólo algunos ejemplos de caminos con intenciones de ir más allá de la urbe moreliana.

El Ing. Pascual Ortiz Rubio, que sería luego gobernador de Michoacán y posteriormente presidente de México, construyó en 1912 también un camino para

---

<sup>209</sup> Todos los datos del camino de santa María en, AHMM, siglo XX, C-21, legajo 2, expediente 173.

<sup>210</sup> AHMM, siglo XX, C-41, legajo 3, expediente 7.

autos de la hacienda “la soledad”, propiedad de Francisco Laris, uno de los primeros dueños de autos en Morelia, hacia las calles pavimentadas de la ciudad que se concluyó en Octubre de 1912, también él era el encargado de supervisar la reparación del camino a Tarímbaro<sup>211</sup>.

Otros particulares, que además eran dueños de autos, se vieron involucrados en la construcción de caminos aptos para usar sus aparatos, como Joaquín Macouzet, notable dueño de autos mencionado con anterioridad, que pavimentó el frente total (200mt.) de la calle del portal Hidalgo, donde tenía su domicilio con el núm. 5, con el propósito de poder “guardar” fácilmente sus automóviles en su propiedad, a manera de cochera y, estacionarlo en asfalto<sup>212</sup>; llegó a un acuerdo con el ayuntamiento para que le proporcionara los materiales y el pagaría los gastos de mano de obra. También el caso de José Oseguera, otro de los notables dueños de autos antes mencionado, que era propietario de la hacienda “del rincón” y estableció una ruta de pavimento entre su hacienda y la planta de filtros de agua de Morelia, ya que necesitaba transitar por ese camino constantemente debido a sus negocios y su residencia en Morelia y el camino no estaba en condiciones para el automóvil, además de que el pavimento protegería el entubado de agua. De igual manera llegó a un acuerdo con las autoridades para que ellos pusieran el material y él las cuadrillas para la construcción y la obra se realizó en Noviembre de 1914<sup>213</sup>, argumentando mejoras a la urbanidad. Los casos señalados anteriormente ejemplifican como el auto fue el responsable

---

<sup>211</sup> AHMM, siglo XX, C-25, legajo 1, expediente 146.

<sup>212</sup> AHMM, siglo XX, C-26, legajo 2, expediente 157.

<sup>213</sup> AHMM, siglo XX, C-27, legajo 1, expediente 92.

directo de la construcción de caminos y el desarrollo en la traza urbana de la ciudad, debido a que sus dueños impulsaban o construían por sí mismos las calles optimas para los vehículos.

Por tanto en el proceso de incorporación de los automóviles a la sociedad se construyó a la par una red de calles y caminos para adecuar la ciudad de Morelia a las necesidades y usos óptimos de dicho aparato tecnológico que gradualmente transformaría la traza urbana de la ciudad, cambiándola de la vieja ciudad de calles empedradas o simples de tierra a una ciudad “moderna” y “urbana” con caminos de pavimento especialmente adaptados a los autos. La pavimentación fue un proceso que el automóvil llevó a prácticamente todo el territorio del país, ya que para la década de los treinta se habían pavimentado 541 mil kilómetros de carreteras diseñadas para autos, todo por el uso creciente de ese vehículo de motor y, desde 1925 se formó la Comisión Nacional de Caminos<sup>214</sup>.

En suma, se puede apreciar de forma clara que efectivamente el automóvil modificó en Morelia no sólo la dinámica social, o fue modificado él mismo para las necesidades o distintos usos e imaginarios de la sociedad, sino que trajo consigo y significó el impulso de transformaciones del espacio y contexto físico para adaptar a la ciudad a su uso correcto, a la vez que trayendo la modernidad urbana en los trazos de la ciudad que tanto pretendían las políticas modernizadoras comenzadas en el porfiriato y continuadas como proyecto de progreso luego de él. Siempre impulsado de una forma u otra por los dueños y usuarios de los autos. De la

---

<sup>214</sup> Datos de Carrillo Frías, Emmanuel, *Entre el Sonido del Mofle y el Pitido del Claxon: los Automóviles de Irapuato entre 1920-1942*, ayuntamiento de Irapuato, 2009, pp. 69-72

misma forma y como se ha apreciado, los reglamentos referentes a automóviles y vehículos constituyeron por si mismos una adaptación de la ciudad a estos y, significó una transformación de la sociedad para con el uso y espacio de los vehículos dentro de la urbe.

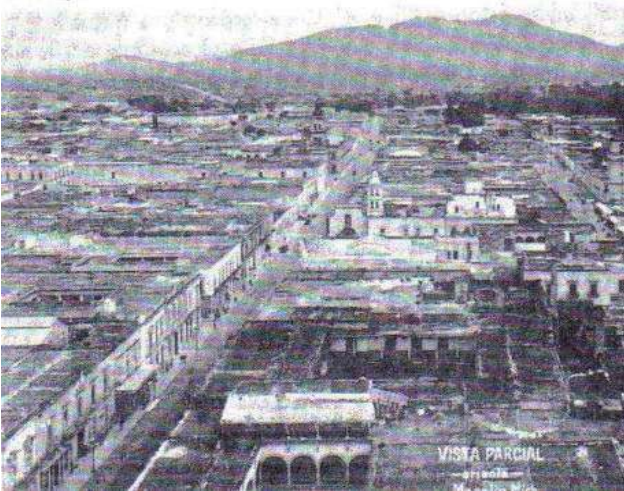


Imagen 3.5: Vista parcial de la ciudad de Morelia en 1915, donde se puede apreciar la avenida Madero pavimentada para el uso de automóviles.

Foto en, Morales García, Rogelio, *Hornacina de Recuerdos*, grupo corporativo La Voz de Michoacán, México, Morelia, 1995.

Imagen 3.6: Fotografía de la avenida Madero a comienzos de los años 20s, se puede ver totalmente pavimentada y a un automóvil circulando en ella, al contrario de las calles de “tierra” que existían anteriormente. El automóvil trajo estas mejoras consigo.



Foto en, del archivo del poder ejecutivo

### **3.4 Comienzos de los años veinte y estabilización**

En este último apartado se revisaran algunas consideraciones sociales de los automóviles que se han podido apreciar en los anteriores, de la misma forma se comentaran los últimos momentos de los automóviles que los llevarían a su popularización en Morelia hasta convertirse en un aparato tecnológico completamente fusionado con la sociedad.

Para comienzos de los años veinte en Morelia el automóvil se había convertido en un artefacto de lujo social, con gratificantes beneficios económicos. Por supuesto que como tal era un aparato costoso que sólo la élite podía adquirir y sería esa élite la que lo difundiría a la población en general usándolo en los paseos de la ciudad poniéndolo el servicio público. Los autos como taxi seguían funcionando, pero las rutas de los auto-camiones con costos mucho más bajos eran de mayor atracción para la ciudadanía.

Para Marzo de 1921 existían registrados al menos 63 automóviles en el ayuntamiento de Morelia, de todos los tipos, siendo los particulares los predominantes, pero con un número creciente de auto-camiones, que eran 14 durante ese año. Dueños nuevos iban destacándose y sumándose a las filas de los “orgullosos” poseedores de autos, recordemos que eran un espejo para reflejar el estatus social, como los diputados del congreso local, el C. Rubén C. Navarro y el C. J. Barriga Zavala, que durante ese año adquirieron un automóvil cada uno ambos de la marca Ford y modelo T, para emplearlo al uso doméstico. O dueños como: Emiliano Dagdug (Chalmers), Luz Calderón (Ford T), Jesús Sáenz Tinoco (Ford T), entre otros que se integraron a los usos y beneficios sociales de ser dueños de autos<sup>215</sup>. Para finales del año 1921 el comisionado de vehículos Felipe Sosa fue cesado de sus funciones por tener varias quejas de ebriedad y de siempre estar acompañado de “mujeres malas”; sería sustituido por Brench E. Simmons que como hemos visto fue un notable dueño de autos y además uno de los primeros en establecer una ruta de auto-camión, esto nos prueba que el automóvil ya constituía por sí mismo un mecanismo de acenso social, al menos dentro del propio ramo vehicular, o para ejemplificarlo mejor, Luciano Jurado que había llegado a Morelia durante 1913 para ser chofer en 1921 ya avanzado el tiempo se convertiría en agente e inspector de tráfico encargado de enseñar sobre conducción, mejorando su entrada económica significativamente y su posición social.

---

<sup>215</sup> Nombres de los dueños en, AHMM, siglo XX, C-59, legajo 1, expediente 7.

El ser chofer para estos momentos ya se había convertido en modo de vida totalmente rentable y en un oficio bien establecido, choferes como Jesús Condejas, José Ortega, Wilfrido García, Isaac Amezcua, Luis Cortés, entre otros, ejemplificaban esta nueva profesión, al lado de algunos otros ya mencionados con anterioridad. Cabe destacar que estos últimos mencionados eran ya vecinos de Morelia instruidos en el ayuntamiento por los agentes de tráfico, significando un nuevo empleo para los propios oriundos de la ciudad y ya no sólo para los que venían de fuera. Para Septiembre de 1921 Antonio Blanco, que había sido chofer desde 1915, formó el “gremio de choferes de Morelia” donde se incluían a la mayoría de los que se dedicaban a esa profesión, significando eso la institucionalización de la profesión que se había convertido en modo de vida, traído por el propio auto, representándoles beneficios sociales a los choferes como garantías de mejor sueldo, ya que ahora al ser contratados eran bien reconocidos como “choferes profesionales”<sup>216</sup>.

Los primeros viajes en camión a grandes distancias comenzaron también durante estos años, no por parte de propietarios morelianos aún, pero la presencia y llegada de camiones de otras ciudades nos da consideración de que en otras ciudades del país el uso del automóvil era más común, debido a que tenían un uso más prolongado, por mencionar un ejemplo, hay noticia de que para Agosto de 1921 el auto-camión 44<sup>a</sup> de la ciudad de México propiedad del Sr. Ángel M. Grosso transportaba gente de esa ciudad a Morelia y viceversa, por un costo de 9 pesos el pasaje, considerablemente más caro que el de camiones de ciudad que

---

<sup>216</sup> Los datos de los choferes en, AHMM, siglo XX, C-59, legajo 1, expediente 7.

cobraban 10 centavos, o que los auto-taxis que para este momento cobraban 1 peso por hora y, recordando que para este momento el desarrollo de carreteras en el país estaba tomando impulso y estos viajes eran posibles, llegaban a la estación del ferrocarril en Morelia, partiendo de la misma<sup>217</sup>.

Para Julio de 1921 el Sr. José Francisco Ramírez, que tenía capital en el sector de transportes de la ciudad, el tranvía específicamente, fundó la “empresa de automóviles de Morelia” con oficinas en la plaza de San Juan de dios, donde se realizaban conexiones con ciudades como la Cd. de México para traer automóviles, así piezas como luces y llantas a Morelia, sin la necesidad de que los particulares se encargaran de hacerlo por ellos mismos. Este representa un antecedente directo de locales de venta de autos y partes en la ciudad; a la par que instaló una bomba de gasolina en su establecimiento, significando también la incursión de particulares a la venta del combustible, ya que hasta antes la Water Oil Company (que luego se llamaría Piers Oil Company) era la única que traía y distribuía combustible a la ciudad<sup>218</sup>. Poco a poco el automóvil comenzaba a ser parte de la “realidad” social y urbana de Morelia, fusionándose a la misma y generalizando su uso. Para finales de ese año el Sr. Bulmaro Carril, antiguo chofer de profesión, con estudios de conducción y automovilismo y oriundo de la ciudad de México, estableció un taller mecánico en Morelia en la calle onceava de Aldama núm. 372, para la reparación de autos particulares, recordando que en general las reparaciones se realizaban en la comisión de vehículos del

---

<sup>217</sup> Datos del auto-camión de la Cd. de México también en, AHMM, siglo XX, C-59, legajo 1, expediente 7.

<sup>218</sup> Información también en, AHMM, siglo XX, C-59, legajo 1, expediente 7.



ayuntamiento<sup>219</sup>. Esto nos indica un antecedente no sólo de los primeros talleres de reparación, sino nos muestra que otro nuevo “oficio” surgió por el automóvil.

Los accidentes ocasionados por los autos fueron una constante, bien fuere en choques o en atropellados, como por ejemplo los casos del Sr. Otilo Villaseñor, chofer de auto-camión, que en enero de 1921 atropelló a un peatón y fue consignado a 3 meses de cárcel, ya que el accidentado aunque herido no era de muerte y, como el Sr. José León que manejando un auto-camión en febrero de ese mismo año, el núm. 14, atropelló al C. Alfonso García, por lo que se le consignó a la cárcel por 30 días, esto porque el afectado sólo presento heridas menores.

Hubo también accidentes producidos por la mala conducta de los choferes, como lo que le ocurrió a Jesús Manríquez durante ese mismo periodo, chofer de auto privado, que conduciendo en estado de ebriedad y al ser requerido por tránsitos de la ciudad sacó una pistola para amenazarlos y poder continuar su marcha: fue posteriormente detenido por 1 mes en la cárcel y cesado como chofer<sup>220</sup>.

La cotidianidad era dinámica en cuanto a los autos, pero los problemas, que aun tenían, como los accidentes, la poca regulación por el incremento considerable durante los últimos años de autos privados y auto- camiones, produciría que para octubre de 1923 se implementara un nuevo reglamento de

---

<sup>219</sup> *Ibíd.*

<sup>220</sup> Los “accidentes” en el orden que aparecen en, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, tomo 41, núm. 30 P. 6 y 39 pp. 4-5, correspondientes a 31 de Enero 1921, la primera nota y, 24 de Febrero de 1921, las otras dos.

tránsito, donde se hacían correcciones y regulaciones antes no establecidas. Fue escrito por Agustín Mier, que había sido inspector de tránsito y su familia estaba relacionada a algunos de los primeros dueños de autos en Morelia. Contenía 17 artículos, además se editó como manual para su fácil difusión, trataba básicamente de lo siguiente: para comenzar se cancelaban todas las licencias previas para manejar automóviles en la ciudad para empezar de cero y tener un mejor control. Se les concedían 8 días desde la emisión del reglamento a los interesados para renovar sus licencias y se estipulaba que el examen previo se mantenía y se ampliaba a forma práctica y escrita de conocimientos. De igual manera se determinaba que los vehículos que no usaran licencia serían cancelados y puestos a disposición del ayuntamiento; para los de alquiler, se debía ser mayor de 18 años para operarlos, honradez probada por escrito, no tener antecedentes penales con autos y aprobar todos los exámenes y pruebas, así como “pericia al manejar y conocer el motor”; para particulares eran básicamente los mismo requisitos, quedando siempre a juicio de la presidencia municipal retirar la licencia en cualquier momento de ser necesario, a los vehículos sin placa se les multaría de 25 a 100 pesos, se reconocía al gremio de choferes y se estipulaba que los mismo debían contar con un ayudante para cualquier “imprevisto” que pudiera surgir al conducir, como accidentes. Los ayudantes debían ser mayores de 18 años, con honradez y conocimientos básicos de autos, pero no podían manejarlos a menos que contaran también con licencia, aunque los ayudantes no fueron muy requeridos en la práctica.

Los autos de otras ciudades que visitaran Morelia no tendrán que cambiar sus placas a menos que permanezcan más de 15 días en la ciudad, del mismo modo las licencias; los auto-camiones no podrán salir de sus rutas, con tarifas estándar de 10 centavos y cuota de 3 pesos al mes para la municipalidad, previniendo medidas de seguridad y estando a disposición del ayuntamiento en caso de ser requeridos; se estipulaba que al no obedecer a los agentes de tráfico se harían acreedores a multas de 5 a 25 pesos, que se debía tomar siempre el lado derecho del camino cuando se conduzca, no se debería correr a más de 20 kilómetros dentro de la ciudad, se debían obedecer las señales de precaución o disminución de velocidad en zonas muy frecuentadas por transeúntes, esto una novedad y, siempre llevar la licencia. El reglamento se aprobó el primero de Octubre de 1923 por Antonio Díaz, presidente municipal de Morelia y es una muestra de que la transformación en cuanto a las normas para autos se mantenían en constante mejora y adaptación para las necesidades y usos reales que se tenían en la ciudad<sup>221</sup>. Este reglamento representa la consolidación de los automóviles en Morelia, al menos desde las normas, ya que sería este el que se mantendría vigente por décadas en la ciudad, sólo con algunas reformas y, podemos ver que con él la asimilación de la ciudad y la sociedad en cuanto al los autos estaba consolidándose de manera definitiva.

---

<sup>221</sup> Datos sobre el reglamento de 1923 en el manual de, Mier, Agustín, "reglamento de tránsito", en la biblioteca, fondo siglo XX del AHMM.

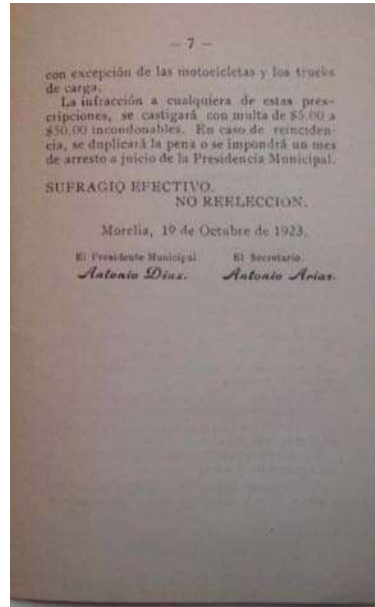


Imagen 3.7: Fotografía del “reglamento de tránsito” de Morelia de 1923, primero totalmente exclusivo para automóviles. Foto tomada directamente del manual del reglamento, en la biblioteca del AHMM, con el título: “reglamento de tránsito de la municipalidad de Morelia. 1923. Notas de Agustín Mier”.

Se puede ver que el automóvil en Morelia tuvo un desarrollo lento, pero constante, que lo llevó a ser un artículo de lujo y estatus social y un artefacto multifacético en la sociedad, apartado a distintas funciones que la sociedad moreliana le dotaba, como fuente de energía para operar otras máquinas, como vehículo de renta y poderío económico, siempre ligado al lujo que representaba usarlo, inclusive, siendo sólo usuario y no dueño, modificándolo para transformarlo en un vehículo apto para soportar varios pasajeros a la vez, más de los cómodamente 4 o 5 que se acostumbraba. Sin lugar a dudas el auto transformó a Morelia y Morelia al auto, fusionándose de tal manera que la vida cotidiana de la ciudad funcionara en conjunto y en dinámica de la construcción social que la gente

de Morelia dotó al automóvil, en un artículo de lujo y espejo del estatus social, ya que “no cualquiera podía usarlo” fuere como usuario o como orgulloso dueño.

Funcionó como el medio preferido para los paseos y “recreo” de la elite y posteriormente de la sociedad, ya que inclusive las rutas públicas estaban orientadas a los principales paseos locales, siempre como un aparato “poderoso” en el imaginario popular. Obligó a normar y transformar reglamentos y espacios físicos para usarlos correctamente. Como se ha podido observar constantemente las cantidades de los automóviles para uso privado siempre fueron un poco más del doble del total existente, eso nos habla y confirma su uso para recreo y estatus social, sería hasta principios de los veinte, como se ha revisado, que usos comerciales y transporte serían más comunes.

El cierre tecnológico, es decir en el uso generalizado y aceptado de un aparato, del automóvil, fue durante la segunda guerra mundial<sup>222</sup>, pero esto no impidió que las propias compañías productoras de autos realizaran modificaciones a sus modelos para que tuvieran funciones que la flexibilidad interpretativa de varias sociedades le habían dado a sus vehículos, tal es el caso de la Ford que en 1926, dos años antes de lanzar el modelo A, lanzó un modelo de su Ford T modificándolo para asemejarse a las adecuaciones que se le hacían para el transporte público colectivo, como en el caso de Morelia que se usaba madera para modificarlos, teniendo así un uso generalizado, al menos en este aspecto, para los autos desde antes del cierre tecnológico total.

---

<sup>222</sup> Op. Cit. Pinch, Trevor.



Imagen 3.8: En la foto se aprecia un Ford T de 1926, a manera de camión, oficializo las adaptaciones al uso colectivo que en otros lugares se improvisaba y modificaba.

Foto tomada en: museo del Automóvil de la ciudad de México.

Seria hasta muchos años después, 1938, que en Morelia se abriría la primera “agencia automotriz” de una empresa oficial, seria la agencia Ford “servicio personal” ubicada en la avenida Madero oriente esquina con la calle Isidro Huarte, construida por el Ing. Rogiero Silva, originario de Guadalajara y que fue un notable constructor de gran variedad de edificios en Morelia, como el club Rebullones. La agencia contaba con la concesión de Ford y en ella se incluían, además de la tienda de refacciones y el área de exhibición para la venta de autos, una bomba para despachar gasolina<sup>223</sup>. Esto nos indica que durante muchos años antes de que se popularizara en general, la adquisición de automóviles siempre estuvo en manos de la elite social moreliana, tanto en su propia adquisición como

---

<sup>223</sup> Datos sobre la primera agencia, Ford en, Ettinger, Catherine R., *Modernidades Arquitectónicas. Morelia 1925-1960*, secretaria de cultura, Morelia, 2010, pp. 103-107.

en su distribución. Otras agencias llegarían más tarde a Morelia, como agencia Dodge “Autos y Camiones Sol” construida en 1946.



Imagen 3.9: En esta fotografía se observa la primera agencia de automóviles con concesión oficial en Morelia, la Ford, que construyó Rogiero Silva en 1938, los autos observados en ella ya son Ford de motor V8, en comparación con otras ciudades las agencias llegaron tardíamente. Fotografía proporcionada por la agencia *Ford Morelia Automotriz*.

En suma y para finalizar se puede considerar que el uso de los automóviles no se generalizó de manera tan popular como se pensaría, sino que se consolidó en su uso al unificar el imaginario de sus propósitos, que como dijimos iban encaminados a factores de estatus social y recreo, sólo en última instancia a lo económico y de transporte; esta consolidación se comenzó a dar desde la llegada de las primeras noticias sobre los autos y con los primeros modelos introducidos en Morelia y se llegó a la consolidación en los primeros años de la década de los veinte, el automóvil construido como un símbolo de lujo social.



Como se pudo ver en el desarrollo del capítulo, resulta necesario señalar que la consolidación del automóvil a Morelia estuvo determinada por cuestiones de carácter social encaminadas al estatus. Sin embargo nos pudimos dar cuenta que existieron cuando menos tres etapas para esta consolidación, que de paso debemos recordar mencionar son las tres etapas para analizar la construcción social de la tecnología<sup>224</sup>: nos referimos a determinar a un grupo “elite” en la sociedad, la moreliana de principios de siglo XX para nosotros como las familias Oseguera, Macouzet, Carrillo, entre otras mencionadas, que eran importantes en la dinámica socio-económica de la ciudad, por sus inversiones, negocios y relaciones sociales, que en base a sus necesidades y usos aplicados a la tecnología la dotan de un significado, una construcción hacia el estatus social, el paseo y la diversión en nuestro caso; luego entramos en la etapa de la flexibilidad interpretativa de la tecnología, que es cuando se adapta a los aparatos a las necesidades o funciones específicas de grupos ajenos al grupo élite, como pudimos observar en el desarrollo del capítulo existieron diversos casos en Morelia, tales como el adaptar motores de autos para usarlos de fuentes de energía para otras máquinas o usarlos para impulsar diversiones públicas; finalmente la tercera etapa, la de la estabilización de la tecnología, cosa que no es lo mismo que el cierre tecnológico, el cierre nos dice que la tecnología se generaliza de forma aceptada culturalmente y en cambio la estabilización refiere a su adaptación a una sociedad en específico. En Morelia la tecnología del

---

<sup>224</sup> Op. Cit. Pinch, Trevor.



automóvil se comienza a estabilizar luego de la entrada de las primeras rutas de transporte público (auto-camiones), como sus respectivas modificaciones al aparato para adaptarlo y, se estabiliza como un “artefacto de estatus social que también puede ser usado en el transporte” para principios de la década de los veinte, como con el reglamento de tránsito, específicamente ahora si en comparación con los anteriores hecho para automóviles.

Por el momento cerraría con estas consideraciones, durante las conclusiones finales se comentara de forma definitiva el resultado o resultados de la problemática planteada en este trabajo y que se ha tratado de resolver y clarificar con el desarrollo del mismo.

## COMENTARIOS FINALES

A lo largo de este texto se ha tratado de realizar una interpretación sociotécnica sobre un aparato de “modernidad” como lo fue el automóvil insertado a un contexto en específico, Morelia. Pero en general las pretensiones más profundas de este trabajo están encaminadas a constatar el hecho de que la tecnología influye de manera considerable para el cambio social y viceversa, como se ha venido diciendo a través de los modelos de estudios sociohistoricos como la COST planteada por Pinch y Wiebe, donde se plantea que somos parte de un todo, un “tejido sin costuras”<sup>225</sup> que entrelaza cada parte de la realidad para que funcione y se limite en conjunto. Hemos pasado desde las ideas “utópicas” y de modernidad que representó el automóvil, como la de un aparato que hiciera innecesarios a los otros aparatos de transporte y que prácticamente eliminara la fatiga humana, remplazando la energía humano-animal por la energía mecánica<sup>226</sup>; hasta las representaciones más sociales creadas en la vida cotidiana del contexto moreliano de principios de siglo XX. El auto es por tanto un producto seriado de la reproducción mecánica que confiere al consumidor una ilusión de individualismo, un objeto privado que afecta el espacio público, un objeto de culto.

He llegado a las conclusiones/reflexiones de que estamos ante un “prestigioso” aparato móvil que se insertó en condiciones sociales bien establecidas, con las costumbres y dinámicas del siglo XIX bien arraigadas, que posibilitaron, limitaron y determinaron su realidad, así como sus aplicaciones de

---

<sup>225</sup> Op. Cit. Pinch, Trevor.

<sup>226</sup> Como se ve en Rabinbach, Anson, *The Human Motor. Energy, Fatigue and the origins of modernity*, Barkeley press, California, 1992.

consumo y uso y, que a la vez modificaron a la sociedad moreliana de la misma manera para llevarla al siglo XX. Fue uno de los símbolos de ese proceso de transformación hacia lo moderno, aunque claro no el único. La utilidad es un aspecto esencial para la construcción social del automóvil, pero de ninguna manera el único, como se afirmó a lo largo de este trabajo la “movilidad” y la “visibilidad” representaron factores fundamentales para la representación social del “lujo” que el automóvil reflejaba para sus dueños y, la vía pública era y es una de las mejores propagandas de distinción.

El automóvil tuvo muchas denominaciones como “saurio mecánico”, “bestia mágica”, “casa rodante”, “maquina epiléptica”, el “carro del diablo”, el “carruaje sin caballos”, entre muchas otras, anuncio y supuso, no sólo para la sociedad moreliana sino de forma general “el advenimiento de una nueva era, la era de los motores, donde abandonaba el ser humano su posición de esclavo del espacio para alzarse como su amo y dominador”<sup>227</sup>, se contrapuso al caballo y al tren, fue un parte aguas del transporte. Y fue el máximo símbolo de “modernidad” que se impuso prácticamente alrededor del mundo, desde Estado Unidos, “para ser moderno había que tener un automóvil”<sup>228</sup> ya que transmitía la imagen de triunfador y de lujo.

En Morelia de 1907 a 1923, que fue el periodo de tiempo que tome a analizar en esta investigación (desde la llegada de los primeros a su estabilización), el automóvil modificó el ritmo de la vida cotidiana, atravesó las

---

<sup>227</sup> Giucci, Guillermo, *La Vida Cultural del Automóvil. Rutas de la Modernidad Cinética*, Universidad Nacional de Quilmes, Argentina, 2007, P.223.

<sup>228</sup> Ibid P. 224.

clases sociales y se transformó en “deseo” colectivo, era sobre todo “exterioridad” la imagen o fantasía que la gente se formaba de estar “dentro” del lujo. Ello no quiere decir que su presencia promovió la igualdad, sino todo lo contrario. El automóvil tanto podía afianzar el sentimiento de pertenencia colectivo, con el modelo social porfiriano y posterior de “modernidad cinética”, como fomentar las diferencias, reafirmando las distancias sociales entre la distinción y significado de poder económico y social que reflejaba el ser dueño de uno. Libertad, independencia, lujo y prestigio social, en eso radicaba su dimensión popular, como se ha puntualizado, aunque no fuera accesible al gran público, salvo por el transporte colectivo que se masificó luego de 1917. El vehículo se asoció a jóvenes “patricios” y personas de notoriedad a la vez que a una expresión de riqueza y buena vida, así como de “libertad” de movilidad.

Por no existir una industria nacional y, de hecho no se masificó en América Latina sino hasta luego de la segunda guerra mundial, el automóvil en Morelia no tuvo una relación tan estrecha con el desarrollo del trabajo y prácticamente nula con el comercio, salvo por algunos casos muy concretos de “flexibilidad interpretativa” que se mencionaron anteriormente. Más bien fue percibido como una expresión del control del Estado, a través de los reglamentos, caminos y todo lo que la modernidad dictaba que fuera la realidad, así como un “símbolo de lujo y de privilegio”. La importancia del automóvil para la ciudad como tal derivaba de la “centralidad” del objeto en cuanto a la transformación del espacio, modificando las condiciones terrenales existentes para adaptarlas a su uso y, a la vida urbana.

Un objeto de “lujo”, un “juguete de ricos”, un objeto de “libertinaje” símbolo de distinción, poder y libertad, así como de emoción e inclusive sensualidad y sexualidad<sup>229</sup>, esas eran las percepciones que se construyeron en Morelia sobre el automóvil desde que arribaron los primeros de ellos a finales de 1907, mucho había en su uso de “hobby” y poco de trabajo, funcionaba como una versión lujosa del carruaje tirado por caballos, con un chofer impecablemente vestido. El automóvil, además, renovó el espíritu novelesco del viaje por todo el territorio nacional (aventuras en automóvil) y, de forma “construida” por otros países se le asoció al héroe, al millonario, al gánster, a la sexualidad, como se puede ver inclusive en nuestros días. Contribuyó a una serie de características que formarían el “american way life”, como el individualismo, el consumismo (Fordismo), el confort y la modernidad.

Fue un símbolo de distinción y lujo, constituido así por sus usuarios y dueños morelianos, que a través del imaginario lo reconfiguraron para adaptarlo a sus propias condiciones, como el caso de adaptarlo para transporte “colectivo”, o el adornarlo con flores para desfilas. Un “auto-joya”, una especie de ropa de lujo o tarjeta de presentación, eso era para la sociedad moreliana que se vio inmersa en su “lujo”, cambió la dinámica de las personas, haciendo que aspiraran a la modernidad cinética y la distinción social. El automóvil era y es un fetiche, donde

---

<sup>229</sup> Sexualidad y sensualidad en sentido de construcción social en torno a la mujer y auto, ambos como un signo de los deseos masculinos y, fusionados, “mujer y automóvil van juntos” dice Guillermo Giucci. La maquina podía realzar su figura y se impulsaba que las mujeres la condujeran, además de que el auto representaba (como ahora) un lugar del encuentro amoroso y un instrumento para el libertinaje. El chofer, además, representaba más que un mero empleado, por su conocimiento y poder sobre la maquina. En el caso moreliano se mencionaron algunos ejemplos anteriormente en el apartado de primeros dueños. También tuvo sus interpretaciones en lo artístico (futurismo italiano).

las marcas importaban y siguen importando, por que qué es un VW Sedán para un BMW en la actualidad después de todo. Actualmente sigue funcionando, tal y como en la Morelia de la investigación, como un consumo de signos y como una práctica cotidiana de jerarquías, ya que después de todo para el automóvil se exige, para preservar un símbolo de estatus, que sea todo menos un instrumento de trabajo, pasó del auto-transporte a la auto-habitación.

Con estas líneas estaría planteando el resultado de la investigación. Efectivamente la tecnología determina la dinámica de la sociedad, su comportamiento y prácticas, pero la sociedad también modifica a la tecnología creando nuevos usos y aplicaciones para ella, fuera de los estándares establecidos con los que fue creada, existen como seres simbióticos dentro de una misma construcción cultural, de nuevo, como un tejido sin costuras y, para Morelia el automóvil fue una compleja maquina multifacética que transformó a la gente y a la ciudad modificando la estructura y trazado urbano a la vez que reafirmando la jerarquización social y, al mismo tiempo que la gente lo transformó en un aparato de recreo y lujo, una unión “simbiótica” de coexistencia, formación, transformación y dependencia; por otra parte además es necesario recordar que en cada sociedad la interpretación e inserción es diferente, como en el caso del automóvil rural norteamericano, planteado por Trevor Pinch, donde el auto era un objeto de trabajo y no un objeto de “lujo” como en Morelia. “La creencia en la tecnología como una llave de fuerza para gobernar en la sociedad ha existido desde la

evolución industrial, el “progreso”, el avanzar hacia la modernidad y el futuro”<sup>230</sup> es lo que Merritt Roe Smith afirma cuando hace la pregunta ¿la tecnología conduce la historia?, pues tal vez no por sí misma, pero si funciona con ella de manera conjunta y simbiótica para el desarrollo histórico.

En cualquier circunstancia esta breve reflexión final no representa el cierre de la investigación, más bien todo lo contrario, representa el inicio de un compromiso para profundizar y esclarecer de forma más robusta y puntal la corriente de la sociología de la tecnología en el campo de la historia, a ser abordada desde distintos tipos de investigaciones.

---

<sup>230</sup> Roe Smith, Merritt y Marx, Leo, *Does Technology Drives History. The Dilemma of Technological Determinism*, Cambridge, MIT press, 1994, P. 2.

## **FUENTES**

### **Archivos**

AHMM Archivo Histórico Municipal de Morelia. Fondo Siglo XX.

AGNM Archivo General de Notarias de Morelia.

FDIIH Fondo Documental del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

INEGI Censos de población 1910 y 1921.

APEM Archivo del Poder Ejecutivo de Michoacán-Fototeca. Fondo Antiguo de Morelia.

### **Hemerografía**

El Centinela/Morelia

La Paz/Morelia

Periódico Oficial del Estado de Michoacán/Morelia

La Libertad/Morelia.

La Actualidad/Morelia.

El Pueblo/Morelia.

El Progreso Latino/México.



## Bibliografía

- AIBAR, Eduardo, *La Vida Social de las Maquinas: Orígenes, Desarrollo y Perspectivas Actuales en la Sociología de la Tecnología*, Universidad de Salamanca, pp. 142-170.
- ARREOLA Cortés, Raúl, *Monografías Municipales del Estado de Michoacán*, México, Imprenta Madero, 1978.
- ASIMOV, Isaac, “*Enciclopedia Biográfica de Ciencia Y tecnología*”, México, Alianza, 1989.
- BAZ, Gustavo, *Historia del ferrocarril mexicano: riqueza de México en la zona del golfo a la mesa central, bajo su aspecto geológico, agrícola, manufacturero y comercial, estudios científicos y estadísticos*, México, Cosmos, 1977.
- BERGER, Peter y LUCKMAN, Thomas, *El Mundo de la Vida Cotidiana*, en *La construcción social de la realidad*, Buenos Aire, Argentina, Amorrortu editores, 1966.
- BIJKER, W. y LAW, J., *Shaping Technology/Building society. Studies in Sociotechnical Change*, Cambridge MIT Press, 1992.
- BIJKER, Wiebe, *The social construction of technological systems. New directions in the sociology and history of the technology*, England, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1989.
- BIRD, Byron R., *Fenómenos del transporte*, 2a. ed., México, Limusa Wiley, 2006.

- BOURDIEU, Pierre, *Outline of Theory of Practice*, Cambridge University Press, 1977.
- BOYER, Richard E., *Las Ciudades Mexicanas: Perspectivas de Estudio en el Siglo XIX*, en *Historia Mexicana* Vol. 23, Núm. 2, 1972.
- BURKE, Peter, *Formas de Historia Cultural*, Madrid, España, Alianza, 2000.
- BURKE, Peter, *Historia y Teoría Social*, Amorrurtu editores, Buenos Aires, 2004, pp. 315.
- CAHILL, James, *The Compelling Image: Nature and Style in Seventeenth Century Chinese Painting*, Harvard University Press, 1982.
- CARRILLO Frías, Emmanuel, *Entre el Sonido del Mofle y el Pitido del Claxon: Los Automoviles de Irapuato Entre 1920-1940*, H. Ayuntamiento de Irapuato, 2009, pp.120.
- CASTRO Vicente, Miguel de, *Historia del Automóvil*, Edit. CEAC 1ª Edición, España, 1988.
- DE CERTEAU, Michel, *La Invención de lo Cotidiano*, Vol. 1, “Artes de Hacer”, México, U. Ibero, 2000.
- DA GALIANA, Tomas, *“Pequeño Larousse Ilustrado de la Ciencia y tecnología”*, México, Ediciones Larousse, 1989.
- DE MAULEÓN, Héctor, *Ángel de Campo, Cal y Arena*, Colección los Imprescindibles, México, 2009, 843pp.
- EDGERTON, David, *“Tilting at Paper Tigers”*, *British Journal for the History of Science*, 1993.

- ERREGUERENA, Ma. Josefa, *La Construcción Imaginaria del Mal*, en *Tramas*, n. 13, México, UAM-X, 1998.
- ETTINGER, Catherine R., *Modernidades Arquitectónicas. Morelia 1925-1960*, secretaria de cultura, Morelia, 2010.
- FERNÁNDEZ Christie, Federico, *Las modernas ruedas de la destrucción el automóvil en la ciudad de México*, México, Ediciones El Caballito, 1992.
- FREUND, Gisèle, *La fotografía como documento social*, México, Ediciones Gili, 1993.
- García Rodríguez, Orépani, *Nueve Ensayos de Caminera*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Facultad de Historia, Morelia, 2000.
- GARCÍA, Genaro (Dir.), *Crónica Oficial de las Fiestas del Primer Centenario de la Independencia de México*, secretaría de gobernación, México, 1911.
- GIL Martínez, Hermógenes, *Manual del Automóvil: reparación y mantenimiento*, 1a. ed. Madrid, Cultural, 2003.
- GISPERT, Carlos, “*Enciclopedia de la Ciencia y la Tecnología*”, España, Océano, 2003.
- GIUCCI, Guillermo, *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Universidad Nacional de Quilmes, 2007, pp. 239.
- GÓMEZ Mendoza, Oriel, *El Beneficio por Cianuración en Guanajuato Hacia el Análisis sociotécnico*, El Colegio de Michoacán, 2005.
- HARRIS, Marvin, *Vacas, Cerdos, Guerras Brujas*, tercera edición, Madrid, Alianza, 1982.

- HERMAN F., Mark, *“Encyclopedia of Polyme, Cience and Tecnology”*, New York, Board, 1970.
- HUGHES, T. P., *Networks of Power: Electrification in Western Society*, John Hopkins University Press, 1983.
- ISLAS Rivera, Víctor, *Estructura y desarrollo del sector transporte en México*, México, El Colegio de México, 1990.
- KLINE, R. y PINCH, T., *“Taking the black box off its wheels: the social construction of the American rural car”*, 1994.
- LAUDAN, Rachel, *Natural alliance or forced marriage? Changing relations between the histories of science and technology*, mecanoescrito, Universidad de Hawaii.
- LUDLOW, Leonor y MARICHAL, Carlos, Coord., *La Banca en México 1820-1920*, instituto Mora, México 1998.
- MACÍAS Martínez, Vicente, *Mantenimiento de Motores Diesel*, Alfaomega ed., Universidad Politécnica de Valencia, España, 2005, pp. 161.
- MARTÍNEZ del Rio, Marita, *Historia del Transporte en México*, México, Artes de México, 1960.
- MINTZ, Sydney W., *Sabor a Comida, Sabor a Libertad*, México, CIESAS/CNCA, 2003.
- MORALES García, Rogelio, *Hornacina de Recuerdos*, grupo corporativo La Voz de Michoacán, México, Morelia, 1995.
- MORALES Peake, David, *Manual de especificaciones técnicas automotrices*, 1a. ed. México, Prentice hall, 1998.

- MONTIEL Hernández, Yolanda, *Un Mundo de Coches. Nuevas Formas de Organización del Trabajo. Estudios de caso*, 1a. ed. México, CIESAS, 2001.
- ORTIZ Hernán, Sergio, *Caminos y Transportes en México*, México, Secretaria de Comunicaciones y Transportes: Fondo de Cultura Económica, 1994.
- ORTIZ Monasterio, Pablo, *Mirada y Memoria. Archivo Fotográfico Casasola México 1904-1940*, México D.F. 1923. Autor Original, Casasola.
- PACEY, Arnold, *The Culture of Technology*, Cambridge, MIT press, 1983.
- PINCH, Trevor y BIJKER, Wiebe, “*The Social Construction of Facts and Artefacts*”, Cambridge, MIT press, 1987.
- PINCH, Trevor, *La construcción social de la tecnología: una revisión*, Cambridge, MIT press, 1987.
- RABINBACH, Anson, *The Human Motor. Energy, Fatigue and the origins of modernity*, Berkeley, University of California Press, 1992.
- RAE, John B., *El automóvil norteamericano: su historia, evolución y desarrollo*, 1a. ed., México: Limusa-Wiley, 1968.
- REES, Peter, *Transporte y Comercio entre México y Veracruz 1519-1910*, Secretaria de Educación Pública, México, 1976.
- ROE Smith, Merritt y MARX, Leo, *Does Technology Drives History. The Dilemma of Technological Determinism*, Cambridge, MIT press, 1994.

- RUIZ Rosales, Santiago y BERMÚDEZ T. Vicente, *Prácticas de Motores de Combustión*, Alfaomega ed., Universidad Politécnica de Valencia, España, 2005, pp. 250.
- SALVAT, Juan, *Enciclopedia Salvat del Automóvil*, Tomo 1-3, Salvat ed., España, 1975, pp. 320.
- SÁNCHEZ Díaz, Gerardo (Coord.), *Ciencia y Tecnología en Michoacán*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Facultad de Historia Morelia, 1990.
- SOL, Ramón, “*Enciclopedia Juvenil de Ciencia Tecnología vol. 3*”, Toledo, Grijalbo, 1982.
- SUH, Nam P. y CHO, Nam Hyo, “*Thermodynamics and Propulsion*”, en el apartado “3.5 The Internal combustion engine (Otto Cycle)”, Massachusetts Institute of Technology, MIT, 2004.
- TOLEDO, Víctor M., “*la Religión del Automóvil*”, en: *Ecología, Espiritualidad y Conocimiento*, México, D.F., Universidad Iberoamericana, 2003.
- TORRE, Juan de la, *Historia y Descripción del Ferrocarril Nacional Mexicano*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Secretaría de Difusión Cultural y Extensión Universitaria, Instituto de Investigaciones Históricas, 2002.
- TORRES Marín, Hugo, “*Con Olor a Gasolina*”, México, D.F., Diseño y Publicidad Grafica S.A. de C.V., 2000.
- TOVAR, Antonio, “*Diccionario Filosófico de la Lengua Española*”, México, Edit. Patria, 1994.

- URIBE Salas, José Alfredo, *Empresas Ferrocarrileras, Comunicación Interoceánica y Ramales Ferroviarios en Michoacán 1840-1910*, Facultad de Historia, Universidad Michoacán de San Nicolás de Hidalgo, 2008, pp. 293.
- URIBE Salas, José Alfredo, *Morelia, los pasos a la modernidad*, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México, 1993.
- WASDYKE, Raymond G., *“Motores de Gasolina de Cuatro Tiempos: Operación, Prueba y Evaluación”*, México, Limusa, 1976.
- WILLIAMS, Trevor, *Historia de la tecnología*, Vol. 1-4, Siglo 21 Editores S.A., México, 1978.

### **Fuentes Electrónicas**

- Ford Motor Company: <http://www.thefordstory.com/contact>. Mayo 2009.
  - MIT Massachusetts Institute of Technology:  
<http://web.mit.edu/16.unified/www/SPRING/thermodynamics/notes/node25.html>. Diciembre 2009.
- <http://www.auto-historia-com.ar/historias/ford%20historia.htm>. Enero 2010.

- [http://www.mundoautomotor.com.ar/web/2008/09/14/ford-modelo-t-100-anos- de-historia](http://www.mundoautomotor.com.ar/web/2008/09/14/ford-modelo-t-100-anos-de-historia). Enero 2010.

### **Otras Fuentes**

- Trujillo Bolio, Iván (Productor Ejecutivo), Videoteca Nacional de la UNAM, *Imágenes de México. Michoacán*. Coordinación de Difusión Cultural 2006, (Video por los hermanos Alva y compañía. Septiembre 1908).
- Agencia Ford Morelia Automotriz.
- Museo del Automóvil de la Ciudad de México.