



Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo

Facultad de Historia
División de Estudios de Posgrado

El automóvil y la movilización colectiva
Representaciones y prácticas en Morelia durante el siglo
XX

Tesis
Para obtener el grado de Maestro en Historia Regional Continental

Presenta
Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

Asesor
Dr. en Historia Oriel Gómez Mendoza

Septiembre de 2014



Agradecimientos.

El presente trabajo se lo dedico a mi madre, María Salud Herrejón Ruiz y, a la memoria de mi padre, Guillermo Antonio Rodríguez González. Por su apoyo incondicional durante toda mi vida, el aliento que siempre me dieron y el ejemplo con el que me lo demostraron.

Igualmente a mi hermanos, Yeslie Salud Rodríguez Herrejón y Javier Alejandro Rodríguez Herrejón. Que me soportaron y alentaron durante todo el proceso de formación.

El trabajo duro y las enseñanzas adquiridas en los cursos y seminarios, fueron el resultado del esfuerzo y motivación de mis profesores, a quienes también agradezco profundamente. Particularmente al Dr. Rodrigo Núñez Arancibia, al Dr. Jorge Amós Martínez Ayala, al Dr. Miguel Ángel Gutiérrez López y al Dr. Eduardo Cavieres Figueroa; todos ellos un ejemplo y motivación. Especialmente agradezco al Dr. Oriel Gómez Mendoza, quien ha fungido como mi guía y, a quien admiro profundamente, que me tuteló en la construcción del proyecto desde el comienzo y me ayudó incondicionalmente.

No hubiera sido posible realizar el presente trabajo sin el apoyo y estímulo del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), les agradezco por todo el soporte que me brindaron y, por la oportunidad de haber formado parte de su comunidad.

Agradezco a la Dra. Guadalupe Cedeño Peguero, por darme la confianza y, permitirme disponer de los archivos históricos de su familia, lo cuales fueron una pieza fundamental para el desarrollo de este trabajo, no hubiera sido posible sin su ayuda. Al mismo tiempo, agradezco profundamente al Sr. José Carlos Guerrero Cedeño y a la Sra. Carmen Guerrero Cedeño, por haberme abierto las puertas de sus casas y haberme permitido conversar con ellos para utilizar sus memorias y experiencias; constituyeron una pieza imprescindible de esta investigación.

El resto de mi familia ha constituido mi apoyo e impulso, el resultado de este trabajo también es para ellos: mi abuela, Antonia Ruiz Aguilar, mi abuelo, Guillermo Rodríguez Morelos, mi abuela Elvira Dueñas Domínguez, a todos mis tíos y tías y, a mis queridos primos, especialmente a Naye, Toño y Janine. De la misma forma a mi familia añadida, mis amigos que constantemente me impulsaron para continuar, que soportaron mis quejas y me motivaron incesantemente: Alexis, Abraham, Rafa y Andrés.

Índice

El automóvil y la movilización colectiva.

Representaciones y prácticas en Morelia durante el siglo XX.

Introducción.....	5-20
Capitulo 1: Consideraciones de los aspectos culturales de los automóviles en Morelia.....	21
1.1 Aproximaciones al contexto mexicano en torno a los automóviles.....	22-34
1.2 El automóvil como una tecnología cultural.....	35-45
1.3 Representaciones de los automóviles en Morelia. El estatus y el lujo.....	45-66
1.4 La sexualidad vinculada a los automóviles.....	66-79
Capitulo 2: Desarrollo contextual del transporte público en Morelia.....	80
2.1 Primeros momentos y la Cooperativa Valladolid.....	81-98
2.2 La Asociación de Auto Transportistas Michoacanos Hidalgo. Momento de crisis de los choféres.....	99-120
2.3 La estatización de 1981 y concesiones estatales de 1987. Contexto actual.....	120-133
Capitulo 3: Las representaciones del transporte público. Del lujo al consumo.....	134
3.1 Primeras representaciones. El paso a lo colectivo.....	136-146
3.2 Dinámicas de transporte y el poder en los vehículos.....	146-156

3.3 El cambio en la realidad del transporte. Representaciones sobre el transporte público moreliano.....	156-172
Capitulo 4: El orden cultural de los vehículos. Prácticas socioculturales de lo público y lo privado.....	173
4.1 El escenario donde se práctica. Las muchas Morelias.....	175-191
4.2 Las conductas correctas. Usos reglamentarios válidos.....	191-207
4.3 Las prácticas no correctas. La circulación en Morelia con los vehículos de automotor.....	207-232
4.4 La contra cultura vehicular. Consecuencias de representación y prácticas.....	232-242
Comentarios Finales.....	243-254
Fuentes.....	255-264

El automóvil y la movilidad colectiva.

Representaciones y prácticas en Morelia durante el siglo XX.

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón.

Resumen: El presente trabajo tiene como propósito realizar una reflexión en torno a cómo se ha entendido a los vehículos de motor en la ciudad de Morelia y, cómo se ha convivido con ellos a lo largo del siglo XX; enfocándonos en el sector particular y en el sector público. Con ello, se analizarán representaciones, actores sociales y grupos de poder, para profundizar en observar a las prácticas y formas de interacción en la sociedad. Y la vida cotidiana. Empero, sin profundizar en cuestiones políticas o económicas.

Palabras clave: vehículos de motor, Morelia, representación, práctica, cultura, siglo XX.

Abstract: The present work aims to make a reflection on how motor vehicles has been understood in the city of Morelia, and how it has lived with them throughout the twentieth century; focusing on the particular sector and the public sector. Thereby, will be analyzed the representations, social actors and groups of power, to further observe the practices and forms of interaction in the society and the quotidian life. But, without delving into political or economic issues.

Keywords: motor vehicles, Morelia, representation, practice, culture, XX century.

El automóvil y la movilización colectiva.

Representaciones y prácticas en Morelia durante el siglo XX.

Introducción.

No hace mucho tiempo abordé una unidad de transporte público en la ciudad donde vivo, Morelia, en un día como cualquier otro, preocupado por llegar a tiempo a mis ocupaciones, fue entonces que volteando la mirada me percaté de la interacción tan típicamente peculiar que los sujetos tienen dentro de las máquinas; pero que no había considerado con anterioridad por parecerme “común”. Por ejemplo, existen rituales de convivencia, tales como el pasar las monedas para pagar al subir, el servicio de ayuda que se da la gente a cargar las pertenencias de los otros, la violación cotidiana a los reglamentos de seguridad en cuanto a que las personas no deben ir de pie dentro de las unidades y, sin embargo es algo constante; el propio espacio de la unidad me resultó atractivo, ya que estaba dispuesto de una forma circular, donde la gente se veía a la cara, cuando en otros lados los asientos son de forma vertical.

El aparato en cuestión era una combi, un modelo tipo camioneta característico de la Volkswagen desarrollado por primera vez en 1956, para varios pasajeros¹, dicho modelo es uno de los característicos en la movilidad moreliana, pero ¿siempre fue el modelo preferido?, se tiene registro que se introdujo en la ciudad a partir de 1971². Más bien los camiones eran los que ocupaban el principal sector en la movilidad colectiva, pero estos estaban constituidos de forma totalmente distinta a los actuales, eran más pequeños y modificados por los conductores, a manera de cajón, quitándoles los asientos y reemplazándolos con otros de forma circular. En el tercer capítulo de este trabajo se ahondará en dicha cuestión, mostrando además la imagen del interior de un camión de 1951, que recuerda mucho a las mencionadas combis que se usan hasta la actualidad. Con

¹ Martínez del Río, Marita, *El transporte en la historia de México*, Artes de México, 1960, P. 19.

² Véase: *Reglamento Interno de la Asociación Civil de Auto Transportistas Michoacanos Hidalgo*, En: Archivo Privado Cedeño.

esto se aprecia que efectivamente la máquina de motor se volvió susceptible de significarse con el contexto, al moldearla a la manera de interacción local, lo cual produciría modos de comportamiento específicos, como los mencionados de pasar el cambio, de ayudarse y de saludarse al bajar y subir del aparato.

Durante el viaje, al mismo tiempo recordé, que también cuando he manejado un vehículo particular, las formas en las que lo he hecho han respondido a formas que ya estaban ahí para mí y me parecían “comunes”, como el de tomar atajos, el de darle valor a las precauciones de seguridad, que se marcan pero no siempre se cumplen, o al tremando caos que existe en la circulación, sobre todo en la convivencia entre los vehículos particulares con los públicos; específicamente me recordó a la práctica del “uno en uno”, un modo de circular en la ciudad a bordo de vehículos, con la cortesía de ceder el paso a los demás conductores en un rito de tiempo, pasar primero uno y luego otro; tan marcada la práctica que se tuvo que reglamentar desde 2002.

A raíz de ello me pregunté: ¿cómo es que los sujetos en la ciudad de Morelia han entendido y significado a los vehículos de motor?, ya que existen dinámicas que en otros lados no, por lo tanto la convivencia entre tecnología y sociedad es diferente.

Entonces, la presente investigación plantea un problema: reflexionar acerca de las representaciones sociales de los vehículos de automotor y sus prácticas ya materializadas (como las convivencias y resistencias); lo acota a un espacio, la ciudad de Morelia (provinciana, en crecimiento y con tendencias a querer ser “moderna”); y lo delimita a un periodo de tiempo, el transcurso de un siglo (XX), lo necesario para ver la significación de los valores y sentidos de los aparatos en esa realidad, además considerando que los vehículos acompañaron a la ciudad como un factor constante en su realidad durante todo ese tiempo, volviéndose parte de su desarrollo histórico.

El lugar de estudio es la ciudad de Morelia, una pequeña ciudad del centro de México, que desde comienzos del siglo XX ha servido como punto de paso en cuanto a la movilidad nacional se refiere, ya que ha carecido de un sector industrial pujante; de características coloniales, con una estructura cuadrículada en su trazado y de calles estrechas. En cuanto a ello, se tiene que proponer a la ciudad como un espacio cultural que

agrupa varias funciones: lo oficial y lo recreativo; lo material y lo simbólico; construido por varias condiciones, económicas, culturales y sociales, donde se expresan varias formas sociales y mentales³. Entonces, el escenario de la ciudad de Morelia del siglo XX en su relación con la valorización de los vehículos de motor resulta fundamental. Al mismo tiempo, debe considerarse que la introducción de los vehículos de motor en Morelia fue a partir de la primera década del siglo XX, 1907, pero que se tenían noticias sobre ellos desde años anteriores; por ejemplo, se le consideraba un “ferrocarril en casa”, sólo que con la gran ventaja de que este no estaba limitado cinéticamente por rieles⁴, asociándolo a cuestiones de lujo y estatus social. Las élites locales, ligadas a la renta de la tierra y a la prestación de servicios (como hoteles y paseos), fueron los primeros en adquirirlos, usándolos como medios de diversión en las principales ruta de atracción de la ciudad, como lo eran el bosque de San Pedro (ahora Cuauhtémoc) o la calzada de Guadalupe. Las reglamentaciones se hicieron presentes desde ese momento (1908) como medio de control por parte de la ciudad para los nuevos vehículos. La adecuación del espacio resultó notoria, al tener que adecuar las calles de la pequeña y estrecha ciudad, por su trazado colonial, para la conducción de máquinas; para ello se pavimentaron y se crearon nuevas calles⁵. Consecuentemente, el paso hacía la movilidad colectiva se cristalizó en la ciudad, con la primera ruta pública en 1917, pero aun con los significados del estatus muy marcados, sería hasta algunas décadas después en que la movilidad colectiva se transformaría en una “necesidad”, al menos como una percepción general. En fin, una ciudad pequeña, en donde circularían significados diversos y la modificarían subsecuentemente, pero con un cuidado no específico para lo vehículos, lo cual se traduciría al trazado caótico (y hasta improvisado) en que vivimos actualmente.

Habría que puntualizar lo que se entenderá por representación, que es uno de los puntos de análisis principal de este trabajo. Es: el instrumento de un conocimiento mediato que hace ver un objeto ausente al sustituirlo por una “imagen” capaz de volverlo a la memoria y de “pintarlo” tal cual es; “la representación de algo moral mediante las imágenes

³ Izquierdo, Yolanda, *Acoso y ocaso de la ciudad: la Habana de Alejo Carpentier y Guillermo Cabrera Infante*, Editores Isla Negra, Universidad de Puerto Rico, Arecibo, 2002, pp. 17-27.

⁴ *El Centinela*, Morelia, tomo 16, número 16, 23 de febrero de 1908.

⁵ Véase: Rodríguez Herrejón, Guillermo Fernando, *La introducción del automóvil a Morelia. Análisis socio-técnico*, Tesis de Licenciatura, UMSNH, Morelia, Marzo de 2011, pp. 68-75.

o las propiedades de las cosas naturales (...). El león es el símbolo del valor, la gallina el de la inconstancia, el pelícano el del amor maternal”⁶, en otras palabras es la evocación de significados en objetos que se vuelven con ello símbolos y, dan sentidos; un utillaje (conjunto de herramientas conceptuales) con el cual entendemos y designamos a la realidad. Por ejemplo, un anuncio publicitario aparecido en un periódico local en Morelia de 1940 (*El Heraldo Michoacano*) señalaba que un automóvil (marca Ford) convertiría a su conductor en un sujeto de jerarquía⁷ diferente a los demás por “poseer” un aparato lujoso; entonces, el objeto (automóvil) se asoció a significados de estatus social y se volvió así un símbolo tangible de ello⁸; se ahondará en dicho ejemplo en el primer capítulo de este trabajo.

Es importante señalar que dichos significados no son exclusivos de Morelia, como en dicho ejemplo de la publicidad, el significado llegó de fuera; pero se volvió coherente en la localidad en cuanto a su aprehensión; por ello es que los significados de individualidad, movimiento, libertad y jerarquía son expresados en la generalidad de los vehículos de automotor particulares, y que en Morelia se tradujeron a prácticas de actuación en torno a las máquinas.

Igualmente, las prácticas sociales se entenderán como: “modos de hacer colectivos, frecuentes y repetitivos. Son lo que la gente hace y lleva a cabo con la intención de hacer, sin cuestionarse, porque ya lo hizo así y es así que se hace, dado que todos lo hacen de tal manera”⁹. Por ejemplo, durante en la reglamentación de vehículos en Morelia de 1956 se decretó una ley para que los conductores (tanto los particulares como los de servicio público) realizaran una señal en cada esquina de la calle, cuando fueran a cruzarla, para así avisar a otros conductores de disminuir su velocidad, la señal consistía sonar la bocina del vehículo en cada esquina; sin embargo, dicha ley devino de la práctica que ya existía de usar el sonido como indicador de proximidad, que a falta de señalamientos reales se hacía

⁶ Chartier, Roger, *El mundo como representación. Estudios sobre historia cultural*, Gedisa, Barcelona, 2005, pp. 57-58.

⁷ Jerarquía es el criterio que permite establecer un orden de superioridad o de subordinación entre personas, instituciones o conceptos; es decir, la organización o clasificación de categorías o poderes, siguiendo un orden de importancia. Véase: De Valles, Amaldo, *Teoría jurídica de la organización del Estado*, Universidad de Padua, Padua, Italia, 1936, P. 329.

⁸ *El Heraldo Michoacano*, Morelia, 25 de febrero 1940, P. 5. Publicidad de Ford Mercury 1940.

⁹ Crosta, Pier Luigi, *Interacciones: prácticas, políticas y producción de la opinión pública. Un camino a través de la literatura, con especial atención al conflicto*, Universidad IUAV, Venecia, Italia, 2006, P. 10.

constantemente¹⁰. Los propios códigos de acción en el transporte público de la ciudad, como se mencionó al principio, tales como el pasarse el dinero de mano en mano entre los pasajeros para pagar al chofer, o el ir parado dentro de las unidades constituyen ejemplos de cómo las prácticas hacen que la convivencia con las máquinas se vuelva tan cotidiana que se den por sentado.

Un ejemplo que vale la pena mencionar en esta introducción, en cuanto a representaciones y prácticas, es el de Carmen Guerrero Cedeño. “Morelia cuenta con una linda taxista”, era el título de una nota periodística aparecida durante 1983, una muestra del asombro por parte de algunos medios de presenciar que una mujer se encargaba de realizar un trabajo como el de chofer de servicio público, enalteciendo que era la “primera”. La nota hacía referencia a lo poco femenina que la conductora lucía, “con 23 años, pantalones de cuero y botas, con una gabardina, poco preocupada de parecer femenina”¹¹. El caso resulta interesante, por que muestra que efectivamente significados diversos se generan por la convivencia con las máquinas, tales como el de ligar a los aparatos al sector masculino, pero también el de concebir los vehículos como medios de vida y como una necesidad en cuanto a transporte. Los significados del lujo, del consumo y de la movilidad estuvieron siempre presentes en el caso, a decir verdad resalta que la inclusión femenina en cuanto a vehículos de motor fuera desde comienzos del siglo XX; sin embargo, en este ejemplo se resaltaba que la condición laboral se estaba transformando, pero que como mujer la conductora tenía que “imitar” a los hombres, en cuanto a vestimenta y prácticas, como la actitud. En fin, un ejemplo en el cual se ahondará en la parte final del primer capítulo, como muestra de que los vehículos se convirtieron en signos que expresaban significados y se les ligaba a acciones que se tenían que hacer.

Por otro lado, es necesario realizar algunas consideraciones de forma general, para puntualizar cómo es que se trabajará la temática pretendida. En primer lugar, la historia es la reconstrucción siempre problemática e incompleta de lo que ya no es¹², es una operación

¹⁰ *Reglamento de Tránsito de Morelia de 1956*, artículo 82. En él se hacía referencia a que por la persistencia de la práctica, se volvía ley el sonar la bocina en cada esquina antes de atravesarla, para así avisar a otros conductores que se pasaría. En: Archivo Privado Cedeño.

¹¹ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 30 de agosto de 1983, P. 3. Bajo el Título “Lo que hace la libertad femenina. Morelia cuenta con una linda taxista”.

¹² Nora, Pierre, “En los lugares de la memoria”, Ediciones Trilce, Santiago, Chile, 2009, P. 20.

intelectual que pertenece a todos y a nadie y que liga a las continuidades temporales y las relaciones de las cosas, en base a la narración interpretativa y siempre subjetiva; y a diferencia de la memoria, la historia conoce únicamente lo relativo, al ser una reconstrucción y representación del pasado, en cambio la memoria es la vida encarnada por los grupos vivientes, abierta a la dialéctica del recuerdo y la amnesia, que instala el recuerdo en lo sagrado¹³. La memoria siempre es sospechosa para la historia, cuya misión es el de volverla tangible en cuanto a su valor y uso y, a decir verdad, el desarrollo de una historia de la historia es la prueba del desarraigo de la memoria en cuanto a la construcción del pasado; en otras palabras, la historia y más precisamente la historia nacional ha constituido la fuente de nuestras memorias construidas, pero no vividas en el grupo social como lugares para anclar la memoria cotidiana.

Entonces, la historia de la tecnología de los vehículos de motor desde ese sentido debe ser concebida no como la narración de la reconstrucción de sucesos temporales funcionales, sino más bien al análisis de las representaciones y prácticas por medio de las cuales la sociedad moreliana concebía durante el siglo XX a los vehículos al anclarlos mental y simbólicamente con la realidad vivida. Por tanto la historia como un relato que se vuelve inteligible y significativa para la realidad, la historia de los vehículos de motor en Morelia lo hace conforme a que es necesario saber cómo se han valorizado, de tal forma que los han transformado en sistemas de símbolos complejos y que hacen funcionar la ciudad (esto pasa en todas las ciudades “modernas”).

De la misma forma, es necesario entender que la tecnología supone más que únicamente los conocimientos técnicos sobre una práctica, o más que sólo los artefactos materiales que se crean para satisfacer las necesidades y deseos humanos. No, ya que tales suposiciones significarían que la tecnología es independiente de la sociedad. En cambio, la práctica de la tecnología es una cuestión amoral, volviendo a los artefactos, entes propios y además neutrales en cuanto a sus valores y significados; es la sociedad, a través de un proceso de interacción la que determina esos valores y significados volviendo moral la tecnología en el sentido de usos percibidos como correctos e incorrectos¹⁴. No sólo las

¹³ *Ibidem*, P. 21.

¹⁴ Pacey, Arnold, *The culture of technology*, MIT press edition, Cambridge, Massachusetts, 1983. pp. 10-13.

necesidades, sino también los deseos, los anhelos, las compulsiones y repulsiones humanas son las que vuelven sensible a la tecnología, que esta insertada como un ente material en la realidad, como catalizador de representaciones. Las cuestiones estéticas, ideológicas y simbólicas de los aparatos tecnológicos son tan importantes como sus características técnicas y de mejoramiento funcional de las necesidades, en ese sentido entonces la tecnología de los vehículos de motor no sólo supone la construcción y desarrollo histórico de aparatos que han permitido el mejoramiento de la movilidad, sino más bien suponen también que los mismos vehículos han sido construidos para satisfacer cuestiones estéticas y de belleza, imponer estatus social y control, al mismo tiempo que para formar ritmos de poder y movilidad en las urbes. La tecnología por lo tanto es una cuestión cultural, además de funcional y estructural, que no es un proceso acumulativo ni progresivo, sino más bien de significación de entornos y realidades, con controles ajustados para cada caso.

La tecnología por lo tanto es un significante, capaz de evocar significados diversos de acuerdo al contexto de realidad que se mire, que tienen sus propios medios de control, aprehensión y represión y, que se expresan a través de signos y prácticas¹⁵.

En este caso, siendo un significante sumamente rico, los vehículos de motor suponen una sinécdoque (un tropo donde el nombramiento de una parte de algo es usada para representar al todo), donde la característica de que los vehículos son los medios de desplazamiento de personas y objetos por medio de la autopropulsión mecánica significa la principal acepción; pero que sin embargo se diferencia por medio de las significaciones metafóricas de evocación y asociación de cosas, por lo tanto un automóvil es un vehículo de motor, pero destinado únicamente al transporte individual y se les asocia a significados y signos de poder, libertad y distinción social; en cambio un camión (o una combi en el caso moreliano) también son vehículos de motor, automóviles en cuanto a que se mueven de manera automecánica, pero con significados diferentes, de movilidad colectiva de medio, de vida, de control social y de interconector de la realidad¹⁶. Así pues, un camión es un

¹⁵ Véase: Pinch, Trevor, *La construcción social de la tecnología: una revisión*, MIT press, Cambridge, Massachusetts, 1987.

¹⁶ White, Hayden, *Metahistoria: La imaginación histórica del siglo XIX*, Fondo de Cultura Económica, "serie historia", México, 1992, P. 432

automóvil, por su constitución mecánica, pero un automóvil no es un camión, ya que metafóricamente se le designa por sus significados de colectivo o particular.

Dentro de los significados generales que permearon a la sociedad moreliana del siglo XX en torno a los vehículos eran a considerarlos como: los automóviles eran todo menos trabajo, objetos inventados para el placer y lujo, exclusivo de algunos, a manera de jerarquización. Ideológicamente la paradoja del automóvil estribaba en que parecía conferir a sus dueños una independencia sin límites, al permitirles desplazarse de acuerdo con la hora y los itinerarios de su elección y a una velocidad igual o superior que la del ferrocarril; pero, en realidad, esta aparente autonomía tenía como contraparte una dependencia extrema; a diferencia del jinete, el carretero o el ciclista, el automovilista dependería de comerciantes y especialistas de la carburación, la lubricación, el encendido y el intercambio de piezas estándar para alimentar el coche o reparar la menor avería¹⁷.

Además, como construcción significativa representó igualmente control de masas, fundada en la comunicación móvil, entendiéndola como una cuestión de modernidad en el sentido en el que las ciudades se ha transformando en el ordenamiento estructural de la sociedad y estas requieren sistemas de movilidad efectiva que la vuelven funcional en el sentido económico, político y simbólico. Sin embargo, es igualmente paradójico pensar que los vehículos de motor son excluyentes, o únicamente cuestiones de jerarquías, ya que han constituido verdaderos mecanismos de poder y acción que han fundado sistemas de trabajo, como es el caso de los sistemas de transporte público en Morelia, que se han convertido en significados de sustentabilidad cotidiana, de política y de control sobre la corporalidad social a través del confinamiento de cualquier movimiento “valido” al movimiento automotor. Un juego de signos, es lo que son los vehículos de motor¹⁸, ya que efectivamente constituyen significados de estética, de valor y de uso, convirtiéndolos en entes simbióticos con la sociedad, que los determina y limita, los vuelve atractivos y poderosos, hermosos o funcionales, de trabajo o de placer.

¹⁷ Gorz, André, *La ideología social del automóvil*, Revista *Letras Libres*, México, Diciembre de 2009, pp.14-15.

¹⁸ Guicci, Guillermo, *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Universidad de Quilmes, Argentina, P. 239.

Asimismo, debe entenderse que como objetos amorales las máquinas están en función de las ocasiones y contextos, en este caso los vehículos de motor están sujetos de forma general a las concepciones de movilidad, bien cotidiana y de trabajo o bien de placer y diversión; pero de movilidad inserta en una sociedad de masas, donde lo público se vuelve la constante, eliminando los significados privados, en todo caso son particulares que actúan de forma aparentemente individual, pero insertos en una dinámica colectiva de funcionalidad. Entonces, los vehículos de motor efectivamente suponen libertad e individualidad, pero sujetos a los contextos “modernos” en los cuales los escenarios son público de convivencia controlada y “civilizada”.

En cuanto a lo anterior, resulta necesario caracterizar a las herramientas teórico-metodológicas de las que se valdrá la presente investigación. se utilizará la propuesta de la “construcción social de la tecnología”, que supone un ciclo de inclusión social para los aparatos, en otras palabras, considera que la tecnología adquiere sus significados por su convivencia con la sociedad en la medida en que interactúan y, viceversa, la tecnología también impone características y valores a la propia sociedad¹⁹. Por ejemplo, en el caso de los automóviles en Morelia la inclusión social se dio por medio de los grupos de élite, que le dieron usos y significados, valiéndose de sus conocimientos previos de las máquinas tales como la prensa y, los imaginaron como objetos suntuarios y de jerarquía; pero distintos grupos en las siguientes décadas a la inclusión los pensaron, por la interacción con ellos, como medios de trabajo y movilidad dentro de la ciudad. Entonces, me valdré del uso de su concepto de red sociotécnica, para explicar que la sociedad y la tecnología se entretejen en prácticas de significación mutua y, forman actores sociales, tales como conductores, usuarios o peatones, que vuelven operable y significativa a la realidad²⁰.

Por lo tanto, las actuaciones y ocasiones constituirán un punto focal de este trabajo, ya que en diferentes ocasiones (momentos, ubicaciones) o en diferentes situaciones (en la

¹⁹ Véase la obra de: Bijker E., Wiebe, Hughs, Thomas y Pinch, Trevor, *The social construction of technological systems: New directions in the sociology and history of technology*, Massachusetts Institute of Technology, MIT press, Cambridge, Massachusetts, 1989.

²⁰ *Ibidem*, P. 4.

presencia de diferente gente) la misma persona se comporta en diferentes formas”²¹. En ese sentido, para la actuación social son necesarias las estrategias y las técnicas, entendidas como las formas de mecanismos sociales para construir prácticas. Por ejemplo, las estrategias son acciones que, gracias al postulado de un lugar del poder (la posesión de un espacio propio), elaboran lugares teóricos (sistemas y discursos desde arriba), capaces de articular un conjunto de lugares físicos en los cuales las fuerzas están distribuidas. Mientras que “táctica” es un cálculo que no tiene una base propia, y ni frontera que distinga el otro como una totalidad visible; la táctica tiene como lugar solamente el de los otros, se insinúa de manera fragmentada, sin tomarlo en su entereza, sin poder tenerlo distanciado²². En otras palabras, se debe entender que las actuaciones sociales son las que dan pauta a las prácticas de la vida cotidiana; por ejemplo, aunque este prohibido viajar parado en un vehículo público de Morelia se hace, esto por que es una táctica, para formarse un espacio propio dentro de las unidades, que a pesar que se vigila, con una estrategia (institución de tránsito-ley), se aprovecha la ocasión para viajar, aunque no sea correcto. Por lo tanto, las actuaciones, estrategias y tácticas, nos servirán para observar los mecanismos de interacción, que no siempre se dicen, pero que se enuncian, en cuanto a las formas de entender y usar los vehículos de motor en nuestra ciudad.

Las relaciones de poder jugaran también un papel importante para entender como los significados y prácticas en torno a los vehículos de motor en Morelia se construyeron. Por poder se entiende la capacidad de ejercer acción y/o posesión sobre la voluntad y la materialidad, que de hegemonía de transferir o enajenar ese poder para controlar a través de discursos (lenguaje, esquemas perceptivos, técnicas, valores, todos gobernados por códigos reguladores de ordenes empíricos bajo los cuales los hombres viven), indicando que verdad, saber y poder están íntimamente relacionados²³. Entonces, el ver el papel de las organizaciones civiles de transporte público en la ciudad será fundamental, ya que a partir de ellas se generaron visiones y percepciones del mundo, como en el sector laboral, que

²¹ Burke, Peter, *Actuando la Historia: La Importancia de las Ocasiones*, P. 108, En: Gómez Mendoza, Oriol y Urrego Ardila, Miguel Ángel (coords.), *La cultura en tiempos modernos. Peter Burke y la historia cultural*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, 2011.

²² De Certeau, Michel, *La invención de lo cotidiano*, Vol. 1, “Artes de Hacer”, U. Iberoamericana, México, 2000, pp. 14-15 y 75.

²³ Ávila Fuenmayor, Francisco, *El concepto de poder en Michel Foucault*, En: *A parte Rei revista de filosofía*, n° 53, Madrid, España, septiembre de 2007, pp. 14-15.

convirtió a los choferes en actores, ponderando el control. Pero también el autocontrol; el proceso civilizatorio hace alusión al fenómeno de autocontrol, se trata del proceso que va del control externo al autocontrol de los impulsos y se manifiesta en las transformaciones en los hábitos, los comportamientos y los modales de las personas²⁴

Los usos suntuarios también serán una herramienta analizar. Los objetos y las actitudes se usan para diferenciarse y marcar sentidos, como los de la jerarquía, lo cual forma maneras de actuar²⁵; en este caso, los vehículos de motor particulares en Morelia durante el siglo XX, se usaron como medio de distinción, para marcar sentidos de superioridad.

Además, se empleará la antropología social, más precisamente el modelo de descripción densa²⁶ y, a lo que se refiere es a dar explicación de las significaciones culturales de sociedades, grupos sociales o sujetos en específico, en otras palabras se trata de desentrañar los códigos coherentes de quienes los construyen a través de observar, registrar, analizar e interpretar dichos códigos; se buscan los significados, en este caso de los aparatos tecnológicos de los vehículos de automotor. Dichos procesos se realizarán mediante el análisis del discurso de los diferentes sujetos sociales y su entorno, de los códigos de sentido expresados en lo no dicho, en las exclusiones, en las representaciones y fundamentalmente en las asociaciones de sentido que se le daban al automóvil; expresados dichos “discursos” no como cuestiones verbales, sino como “comunicaciones”, que son documentales, monumentales e imaginarias. En ese sentido, por discurso no debe entenderse al lenguaje oral, ni únicamente a las posiciones políticas e ideológicas, sino al lenguaje como práctica social, su interacción en situaciones humanas y como comunicaciones integradoras de los sentidos y de la realidad, con un análisis del contexto fundamental, ya que ningún discurso existe individual y separado, son intertextuales, en sí el análisis del discurso estudia la conversación y el texto en contexto²⁷.

²⁴ Elias, Norbert, *El proceso de civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*, Fondo de Cultura Económica, México, 1989, pp. 59-60.

²⁵ Bourdieu, Pierre, *Lección sobre la lección*, edit. Anagrama, Barcelona, 2002, pp. 41-42

²⁶ Véase: Geertz, Clifford, *La interpretación de las culturas*, Gedisa, décima edición, Barcelona, 2003.

²⁷ Van Dijk, Teun A., *El estudio del discurso*, pp. 23-24, En: *El discurso como estructura y proceso. Estudios sobre el discurso I. Una introducción multidisciplinaria*, Gedisa, Barcelona, 2008.

Dado que las imágenes son, “más bien el vehículo para acercarse al objeto representado del cual proceden”²⁸, las fotografías y a las imágenes concretamente se deben entender “como un documento social y no sólo una ilustración de texto”²⁹. Por lo tanto para el análisis de imágenes, se utilizaran estrategias de semiótica, fundamentalmente lo expresado a través de los kinemas, los gestos no verbales que comunican sentidos, expresados a través de signos, tales como el movimiento y posición de las manos, las gesticulaciones de las caras, las vestimentas y sus usos, las proximidades y exclusiones en los posicionamientos, e inclusive acciones específicas como saludar o sonreír; así como el análisis discursivo de lo no dicho, las exclusiones, los colores y posicionamientos³⁰.

La ciudad como concepto de análisis se entenderá como: una formación panóptica, ya que su objetivo es el observar y controlar a “todo”, a través de dispositivos de funcionamiento que no sean percibidos directamente por los sujetos que componen la ciudad, por mecanismos de funcionamiento³¹. La ciudad como un texto, como un escenario, que se significa y se vive.

La diferenciación entre lo público y lo colectivo; se entenderá como: lo público, al espacio como percepción de modernidad, donde el Estado legitima la convivencia y suministra servicios, el escenario válido de circulación en este caso; lo colectivo, al compartir la realidad, en cuanto al tiempo, el reconocimiento de los “otros” y la formación de un espacio propio, compartido³². Cabe destacar que en el contexto de Morelia, a lo largo del siglo, se sobre entendió el término de público para lo colectivo, ya que en la prensa o en las propias organizaciones se iba y venía entre ambos calificativos designando a lo mismo. Además, lo particular se percibió precisamente como los vehículos poseedores de significados de movilidad e individualidad, pero actuando siempre en el escenario de la ciudad, por lo tanto, no se puede hablar de conductores privados, más bien de particulares.

²⁸ Gómez Mendoza, Oriel, *El beneficio por cianuración en Guanajuato. Hacia el análisis sociotécnico*, El Colegio de Michoacán, Tesis de doctorado, Zamora, 2005, P. 51.

²⁹ Véase: Freund, Gisèle, *La fotografía como documento social*, Ediciones Gil, México, 1993.

³⁰ T. V. Civ'Jan, *La Semiótica del comportamiento humano en situaciones dadas (principio y fin de las ceremonias, formulas de cortesía)*, pp. 173-194, En: Lotman, Jurij M., *Semiótica de la cultura*, Cátedra, Madrid, 1979.

³¹ Bentham, Jeremy, *El panóptico*, ediciones La Piqueta, Madrid, 1959, pp. 33-35.

³² Véase: Halbwachs, Maurice, *Conciencia individual y el espíritu colectivo*, artículo en el *Diario Americano de la Sociología*, n° 44, Universidad de Quebec, Canadá, 1939, pp. 812-822.

Asimismo, La modernidad se entenderá como: la auto percepción en cuanto a la otredad, a una referencia de lo que se es y de lo que no se quiere ser³³. En cuanto a los vehículos de motor es notorio considerar que siempre se les a ligado como un signo de modernidad, “adelanto”, de “eficiencia” y por supuesto de individualidad y libertad, todos esos significados son característicos de la modernidad. Además, la cultura de masas será un punto importante para comprender la inserción en ese sentido de modernidad, de ser civilizados en cuanto a que más vehículos de motor existan. La cultura de masas está constituida por: "un cuerpo de símbolos, mitos e imágenes que se refieren a la vida practica y a la vida imaginaria, un sistema específico de proyecciones e identificaciones. Es una cultura añadida a la cultura nacional, a la cultura humanista y a la cultura religiosa-, y al ser añadida a dichas culturas entra en competencia con ellas mismas"³⁴, así los artículos de consumo, y los medios de comunicación se volvieron los puntos centrales en las relaciones sociales.

La cultura es pues el punto focal de la investigación, al pretender observar los significados y las prácticas que los vehículos de motor tuvieron en Morelia durante el siglo XX, el cómo se entendieron y cómo se vivieron. Entonces, “por cultura entiendo (se entiende) un complejo, pero acotado, campo semántico (o de significados) sobre el cual estructuramos nuestras prácticas y damos sentido a nuestra existencia como sociedad”³⁵, en cuanto a los vehículos de motor se entienden como un objeto y práctica cultural, además de sólo máquinas funcionales.

Las fuentes a utilizar serán: documentación oficial de la municipalidad de Morelia, como la que se encuentra en el *Archivo Histórico Municipal de Morelia (AHMM)*. Pero de la misma forma se manejarán archivos privados, en concreto el *Archivo Privado Cedeño*. Por supuesto las notas periodísticas jugarán un papel fundamental, al dar cuenta de los imaginarios, dentro de las principales a analizar serán *El Centinela*, *El Heraldo Michoacano*, *El Diario Oficial del Estado de Michoacán* y *La Voz de Michoacán*. Como

³³ Véase: Viano, Carlos Augusto, *Los paradigmas de la modernidad*, P. 141, En: *El debate modernidad-posmodernidad*, Casullo, Nicolás (compilador), Edit. Retorica, Buenos Aires, 2004.

³⁴ Morin, Edgar, *El espíritu del tiempo: ensayo sobre la cultura de masas*, Taurus, España, 1966, P 22.

³⁵ Olela, Henry, *The Afriacan Foundations of Greek Philosophy*, citado En: Martínez Ayala, Jorge Amós, *...A bailar con tal encanto y arte...La historia cultural como cámara oscura*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, 2012, P.16.

ya se dijo, las fotografías e imágenes, tanto de fuentes públicas como de particulares, serán una herramienta de análisis. Asimismo se utilizara la historia oral como un recurso narrativo empleado por las personas a la hora de dar cuenta de sus experiencias vitales, es la manera que tienen de interpretar y explicarse a sí mismas dichas experiencias, no sólo para encontrarles sentido, sino también para procurar que ese sentido sea inteligible para los semejantes con quienes comparten un entorno vital y/o una actividad cotidiana³⁶. Los principales interlocutores para el caso serán: José Carlos Guerrero Cedeño (63 años) y Carmen Guerrero Cedeño (53 años); debido a su experiencia de primera mano con la interacción vehículo-persona durante el periodo planteado, además de que fueron miembros significativos de la estructura del transporte público de la ciudad, así como sus padres y abuelos; como tales representan una fuente directa para la representación de los usuarios (ya que todos lo fueron), de lo particular y de lo público también. Para ello se emplearan entrevistas temáticas, en torno a su vida, sus ocupaciones y sus anécdotas con los vehículos de motor.

Los actores y sectores, de análisis, serán por lo tanto sujetos que tuvieron roles de interacción directa con los vehículos, me referiré a los dueños de automóviles particulares, como receptores de publicidad y por lo tanto de significados que circulaban en la sociedad moreliana del siglo XX; pero también a los choferes, como agentes de la modernidad percibida en torno a los vehículos y a la propia urbanidad que su papel constituyó; también los dueños de las máquinas, impulsores de las organizaciones civiles, como el caso en particular de la familia Cedeño, de los principales artífices de la formación del transporte público en la ciudad desde la década de 1930, para con ello ver las redes de trabajo que se formaron, pero también las representaciones de dependencia en cuanto a los vehículos en la vida diaria; de la misma forma se caracterizaran a los usuarios, en base a las prácticas de convención, como lo mencionado al inicio de esta introducción, en ritos espaciales como en las combis; a la vez a los agentes de tránsito, como sector de vigilancia y control de las representaciones y prácticas y, se les abordará en base al análisis de las reglamentaciones oficiales y sus resistencias.

³⁶ Muñoz Onofre, Darío, *Construcción narrativa en la historia oral*, Revista Nómadas núm. 18, Bogotá, Colombia, mayo de 2003, P. 94.

Sin embargo, me abstendré en este trabajo de ahondar de forma directa en el análisis de otros sectores y actores sociales, tales como los choferes de taxis, los sectores de la construcción o comercialización en vehículos, el sector de servicio de limpia pública en la ciudad y, los vendedores y mecánicos; esto no quiere decir que se niegue la importancia de dichos sectores, a decir verdad, aportarían diferentes visiones sobre los significados y las actuaciones de los vehículos en la ciudad, pero en la presente investigación nos enfocaremos en sectores perceptibles de la circulación cotidiana y, no de la especialización profunda en el medio, por tal motivo no se les incluirá. Además debe quedar en claro que no se pretende un desarrollo histórico exhaustivo del sector laboral tal cual, así como de lo económico y político.

La investigación se dividirá en cuatro partes: el primer capítulo, destinado a observar el contexto general de la introducción de los vehículos de motor a nuestro país, en imaginarios como en prensa o usos, así como un breve recuento de su éxito industrial en nuestro territorio; además, se profundizará en las consideración sobre lo qué es la tecnología, marcando énfasis en entender a los vehículos de motor; en la parte final de dicho capítulo, se caracterizaran las representaciones que existieron en la sociedad moreliana del siglo XX en cuanto a los vehículo particulares, por medio de los anuncios publicitarios circulantes. El segundo capítulo se encargará de profundizar en el desarrollo histórico del sector de transporte público en nuestra ciudad, caracterizando a las principales organizaciones y al contexto de relaciones de poder que tejieron en Morelia, lo que les valdría una amplia hegemonía como sector en la ciudad; se realizará especial énfasis en la familia Cedeño, como los principales artífices del desarrollo del sector y su funcionamiento durante practicante todo el periodo contemplado. El capítulo tercero se encargará, en base al contexto anterior, de profundizar en el análisis a las representaciones que tuvo la movilidad colectiva en Morelia, concebida desde el lujo a la “necesidad”; además, se analizaran imágenes sobre los sentidos que circularon sobre dicho sector, como en la prensa, pero también se observaran a las redes de poder y de sentidos que impusieron sobre la sociedad, como en los ritmos temporales de desplazamiento.

Finalmente, en el capítulo cuatro se entrará de lleno en el análisis de las prácticas, de la materialización en el espacio de las representaciones, que formaron los patrones de

convivencia en torno a los vehículos de motor en la ciudad; para ello se analizaran los usos correctos, a través de las reglamentaciones oficiales, los incorrectos o comunes, por medios de las actuaciones y tácticas, como en los atajos, en los ritos y en los códigos de conducta cotidiana; y por último, se analizaran las consecuencias de las representaciones y las prácticas en la sociedad moreliana, en cuanto a una crítica a la modernidad cinética, por sus efectos negativos en la naturaleza, pero también por los problemas organizacionales que se han ocasionado en la ciudad por cuestión de los vehículos.

Por último, se pueden adelantar una serie de hipótesis: primero que los vehículos privados a lo largo del siglo XX significaron representaciones encaminadas a lo lujoso y suntuario, lo jerárquico y lúdico, reconfigurándose en sus sentidos para circular y crear códigos, como los de estatus. Segundo, que los automóviles se transformaron en Morelia en un sentido de movilidad colectiva, generando representaciones distintas, como medio de vida, de poder, de lo público y lo urbano, que a la vez generó actores y relaciones nuevas, que posibilitarían el poder único visto por el sector transporte en la ciudad. Por último, que la conjunción de lo público y lo privado se materializó en lo estructural de la urbanidad moreliana, con reglamentaciones de convivencia, construcciones significativas de la ciudad y resistencias y transgresiones a lo oficial, en prácticas y por lo tanto tácticas; y que marcarían a los vehículos como los conectores de la realidad.

Capítulo 1: Consideraciones de los aspectos culturales de los automóviles en Morelia.

¡Agárrense los sombreros vamos a treinta! Era la consigna de los atrevidos conductores de los primeros automóviles particulares en nuestro país, exacerbando la velocidad y poder de sus aparatos, que ocasionaban furor y envidia, a la vez que curiosidad, por sus máquinas. Pero además, los vehículos no eran sólo algo novedoso por ser móviles, o por ser raros en un primer momento, sino que eran entes poseedores de significados muy amplios, tales como el estatus social o lo ostentoso y “flamante”³⁷, pero también cuestiones de lujo, de poder y de sensualidad. En ese sentido la tecnología, específicamente el automóvil supone una serie de concepciones, sobre todo mecánicas y funcionales, encaminadas a desarrollos y logros técnicos, que profundizan efímeramente en sus aspectos culturales. El propósito de este capítulo será por lo tanto, en un primer momento realizar una serie de consideraciones sobre lo qué es la tecnología cultural y, consecuentemente como el automóvil definitivamente lo fue y, es para la Morelia del siglo XX. Al mismo tiempo que a partir de esas reflexiones generar valorizaciones del automóvil como un signo de modernidad. Además, considero necesario que previamente se haga un balance general del contexto mexicano en torno a los vehículos para adentrarnos en las representaciones generales que se generaron en Morelia sobre los mismos y poder así encontrar particularidades posteriormente.

Lo primero que habría que puntualizar sería la cuestión de enfoque, ya que como lo dice el título de la investigación, lo fundamental a observar en este primer momento son las representaciones sociales que los vehículos privados generaron en Morelia, cabe destacar que además esas representaciones, como todos los constructos humanos, fueron de forma lingüística, creando arquetipos de valores y significados, a la vez que actuaciones inconscientes sobre lo que “es” (fue) un automóvil; además como lo son los procesos temporales de construcciones de realidades, la totalidad del siglo no cambió los significados drásticamente, sino que los renovó y reusó, por lo tanto aparentemente las representaciones sobre los vehículos no se transformaron mucho, empero se resinificaron

³⁷ Lo asociado mentalmente a lo de buen aspecto, lo nuevo o recién estrenado, resplandeciente y, a lo adelantado y eficientemente funcional, y que es evocable a través de una materialidad como los autos. Véase: *Oxford English Dictionary Online*, 1989, consultado el 10 agosto de 2013.

para circular de forma sociocultural en la Morelia del siglo XX. Asimismo por representación social se entenderá “una modalidad particular de conocimiento cuya función es la elaboración de los comportamientos y la comunicación entre los individuos. Es un corpus organizado de conocimientos y una de las actividades psíquicas gracias a las cuales los hombres hacen inteligible la realidad física y social, se integran en un grupo o en una relación cotidiana de intercambios, liberan los poderes de su imaginación”³⁸. Por lo tanto y como se profundizará en el desarrollo de este capítulo, las representaciones sociales se componen principalmente de las siguientes características, siempre son la representación mental de un objeto, que se evoca con significados de acuerdo a los contextos y se vuelve material, además tiene un carácter de imagen y la propiedad de poder intercambiar lo sensible y la idea, la percepción y el concepto; y tiene un carácter simbólico y significativo, por lo tanto es una construcción³⁹. Por lo tanto aclarando lo anterior comenzaré.

1.1 Aproximaciones al contexto mexicano en torno a los automóviles.

Resulta necesario realizar una aproximación al contexto nacional respecto a los vehículos automotores, si bien de forma sucinta, es preciso hacerlo para comprender las condiciones específicas que ayudaron a cimentar las distintas representaciones puntualizadas en Morelia, así como a las redes posibilitadoras de las mismas, que sin lugar a duda se formaron en buena medida como un reflejo de las condiciones nacionales. Necesario también es aclarar que al referir este apartado como aproximaciones no es en el sentido de negar los factores de composición de los vehículos, su historia o su desarrollo específico en México, sino que más bien se trata de un acercamiento a sus puntos clave. Además, para aclarar desde ahora que en los sistemas de construcciones y representaciones culturales existen núcleos duros de imaginarios, que se impregnan en las representaciones locales, fundamentalmente presentados y representados desde fuera.

³⁸ Moscovici, Serge, *El psicoanálisis, su imagen y su público*, Editorial Huemul S.A., Buenos Aires, 1979, pp. 17-18. A la vez esas consideraciones fueron basadas principalmente en lo postulado por Chartier, Roger, *El mundo como representación. Historia cultural: entre práctica y representación*, Gedisa, Barcelona, 1996.

³⁹ Jodelet, Denise, *La representación social: fenómenos, concepto y teoría*, P. 478, en: Moscovici, Serge (coord.), *Psicología Social II. Pensamiento y vida social. Psicología social y problemas sociales*, Ediciones Paidós, Barcelona, 1986.

Habría que decir de inicio, que el automóvil fue europeo de nacimiento, pero estadounidense por adopción. Resultaría por demás extenso ahondar en la historia general del desarrollo del aparato, por lo cual únicamente referiré que Nicholas Otto fue el primero en “construir una máquina de combustión interna con un ciclo de cuatro tiempos, que se considera el inicio de los automóviles”⁴⁰, entonces, desde finales del siglo XIX técnicamente el “carruaje sin caballos” era posible, aunque todavía era necesario determinar su forma definitiva, su estabilización y mejorar su rendimiento, labor que se desarrollaría, en conjunto con la transformación del espacio para su funcionamiento, ya que evidentemente un vehículo necesitaba caminos adecuados; fundamentalmente desde Alemania por Karl Benz, desde 1885, es que se comenzaron a desarrollar comercialmente. El gran salto en lo técnico, al menos en la cuestión de producción, se daría a partir de año de 1908, cuando Henry Ford desarrolló el automóvil modelo T, un vehículo para las masas y, desde 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 notablemente⁴¹. Entonces, la notoriedad del lujo europeo, como en los modelos Rolls Royce y Alfa Romeo por ejemplo, se contrapuso a las nociones de estándar impulsadas desde Estados Unidos, en un modelo de cultura de masas; ambos posicionamientos se vincularon fuertemente, sobre todo luego de la segunda guerra mundial, convirtiéndose el automóvil en un signo tanto de estatus como en una cuestión de masas y, sería desde esa perspectiva que las representaciones generadas desde Norteamérica y desde Europa influirían directamente en nuestro país.

En México el ferrocarril era el orgullo de la nación desde finales del siglo XIX, bajo el gobierno de Porfirio Díaz y su “orden y progreso”, pero para esos momentos se comenzaría 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

⁴⁰ Asimov, Isaac, *Enciclopedia Biográfica de Ciencia y tecnología*, Alianza, México, 1989, P. 328

⁴¹ Véase: Rae, John B., *El automóvil norteamericano: su historia, evolución y desarrollo*, Limusa-Wiley, México, 1968.

hasta bicicletas, sin embargo por la falta de un reglamento circulaban desordenadamente”⁴². 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 asombro de sus atrevidos pasajeros que de pronto eran advertidos: agárrense los sombreros que vamos a treinta”⁴³.

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”⁴⁴, acción que se vería como un incentivo para la posterior creación de clubes regionales y locales, cuestión que se abordara en esta investigación específicamente en el capítulo tercero. Algunos de los primeros dueños fueron: Jesús Pliego, Pedro Lange y Carlos Montesinos, también fundadores del club mencionado. El Automóvil Club desapareció en 1910, por la agitación política que pasaba por el país, pero posterior a esto resurgiría, ya que los automóviles tendrían un auge aún mayor. En 1907, un “chauffer”⁴⁵, 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 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”⁴⁶, aunque con serias dificultades en el mismo. Asimismo, 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. 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.

Ahora, para hablar de la cuestión del automóvil en nuestro país, al menos desde la perspectiva industrial y laboral, es necesario considerar dos etapas, de 1925 a 1962, a su

⁴² *Óp. Cit.*, Martínez del Rio, Marita, *El transporte en la historia de México*, Artes de México, 1960, P. 82.

⁴³ Torres Marín, Hugo, *Con Olor a Gasolina*, Diseño y publicidad grafica S.A. de C.V., México, 2000, P. 23.

⁴⁴ *Ídem*.

⁴⁵ Vocablo francés que al castellanizarse se convirtió en “Chofer”. Véase: Tovar, Antonio (prologo), *Gran diccionario patria de la lengua española*, editorial Patria, México, 1983, P. 519.

⁴⁶ *Óp. Cit.*, Torres Marín, Hugo, *Con Olor a Gasolina*, P. 25.

vez comprendidas entre 1925 a 1940 y de 1940 a 1962; y de 1962 hasta el presente⁴⁷. Como punto de partida se consideraría obviamente la introducción de los aparatos al país, en el caso de Morelia fue desde 1908, pero fue de forma difusa y distinta para cada lugar, por lo tanto se toma como punto general el establecimiento de fabricas ensambladoras en México, indicativo de la estabilización de las máquinas, como prueba puede considerarse la estabilización lograda en Morelia en 1923, con el desarrollo de un reglamento específico para los vehículos, prueba de su estandarización. La Ford estableció una planta ensambladora desde 1925, General Motors de México se fundaría en 1935, Chrysler México en 1938 bajo el nombre de Automex y, Nissan México para 1961⁴⁸; esas fabricas supusieron además el inicio de la industria automotriz mexicana, aclarando desde ahora que todas las fabricas fueron (y son) ensambladoras, armaban los componentes de los vehículos, sin embargo las piezas se producían en los países de origen de las distintas marcas, tales como Alemania, Estados Unidos, Italia y posteriormente Japón, denotando así la sublevación de los mercados nacionales en cuestión de producción, en contraposición de los extranjeros, cuestión que se buscó remediar en México con la normativa de 1941 de establecer aranceles de un 50% menos a los autos ensamblados nacionalmente, lo cual supondría la etapa de expansión de lo automotriz y referente como una primer medida mexicana sobre la industria⁴⁹.

Nuevamente es preciso resaltar que la segunda guerra mundial supuso un momento de auge para los países como México en cuestiones relacionadas con los vehículos, al incrementar de forma considerable la producción de ensambles, pero también en la posibilidad de la expansión de los caminos y, la propia conducción, impulso además estimulado por la política de sustitución de importaciones de Manuel Ávila Camacho y sus sucesores en el cargo (presidentes). Por ejemplo, la producción nacional de 1959 era de 51,118 vehículos y para 1975 se incrementaría hasta 360,678 unidades⁵⁰; claro en conjunto de todas las ensambladoras, de todas las marcas, lo cual reflejó la creciente industria mexicana.

⁴⁷ Aguilar García, Javier, *La política sindical en México: la industria del automóvil*, editorial Era, México, 1982, P. 15.

⁴⁸ *Ibidem*, P. 123.

⁴⁹ *Ibidem*, P. 19

⁵⁰ Acevedo, Jorge, *La industria automotriz de México en cifras*, UAM, México, 1976, P. 187.

El 3 de enero de 1951 se fundaría la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, por sus siglas AMIA, una asociación civil que se formó en base al aglutinamiento de todas las ensambladoras del país, con el propósito de contar con una representación institucional en el sector industrial de México; siendo los fundadores Chrysler de México, Ford Motor Co., General Motors de México, Nissan Mexicana y, Volkswagen de México⁵¹. Posteriormente contaría con colaboradores afiliados tales como las empresas Honda, Toyota, BMW, etcétera. El sentido de su creación fue el de impulsar el crecimiento de las cuestiones automotrices en nuestro país, además, cabe destacar que la asociación constituye hasta nuestro días el principal representante en cuestiones industriales y laborales en cuanto a automóviles en México, lo cual ayudó directamente a su propagación y éxito por el territorio nacional, fundamentalmente a través de nacionalizar la publicidad de los vehículos y las marcas. Para 1960 dicha asociación registraría, en conjunto de todas sus empresas pertenecientes, un número de 10,500 trabajadores, que se incrementaría a 164,000 para 1976, contando ensambladores, técnicos y auxiliares, lo cual nos habla de un crecimiento masivo en la producción de automóviles, al emplearse más sujetos para dicho propósito, lo que posibilitaría el auge de los automóviles en ciudades como Morelia, ya que desde la década de 1970 se dio la explosión cuantitativa en sus números, volviéndolos más cotidianos.

Un caso en particular fue el de la Volkswagen México, que se instaló desde 1954 como ensambladora bajo el nombre de Promexa⁵². La particularidad residió en su éxito de publicidad, dirigido a lo “popular”, haciendo énfasis constante en la traducción del nombre Volk wagen, el carro del pueblo, para atraer a los consumidores. De hecho, la AMIA contaría con una categorización de los vehículos de acuerdo a su público, o sus deseos, los clasificaba en populares (Volkswagen), compactos (Chevrolet), estándar (Ford), de lujo (Rolls Royce y otros) y, deportivos (Mustang, un Ford de lujo)⁵³. Pero entonces, lo popular se volvió sinónimo de Volkswagen, con su automóvil Sedan como insignia de ello; cuestión que provocaría que un gran número de ellos fueran para servicio público, estandarizados y fáciles de repara para los particulares, por sus componentes a bajos costos.

⁵¹ Datos de: <http://www.amia.com.mx/quees>. Consultado el 20 de junio de 2013.

⁵² *Óp. Cit.*, Aguilar García, Javier, *La política sindical en México: la industria del automóvil*, P. 51.

⁵³ Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), boletín n° 69, enero, 1980.

Los sindicatos surgirían como medios de respuesta a las políticas laborales del gobierno mexicano, que buscaban aplicar normativas dispares, para lo cual los contratos colectivos se convirtieron en la primera línea de respuesta. Los trabajadores de la Ford de México fundarían su sindicato durante diciembre de 1932, netamente con perspectivas obreras, pero sería para junio de 1975 que se integrarían como Sindicato de Trabajadores de la Industria Automotriz, Similares y Conexos de la Republica Mexicana, perteneciente a la CTM y, en conjunto con los sindicatos individuales de cada compañía. En la General Motors por su parte, los trabajadores formarían su sindicato durante febrero de 1937, incorporándose posteriormente como ya se dijo al sindicato general. En la Chrysler sucedería en octubre de 1938 y, en la Nissan hasta enero de 1966⁵⁴.

Durante 1962, segunda etapa del desarrollo industrial sobre el automóvil en el país, se estableció el decreto nacional de integración de la industria automotriz, aportando la obligación de incorporar al menos el 60% de las partes de los vehículos de creación nacional, lo que supondría que ya no se construirían en el extranjero y se ensamblarían aquí, sino que ahora se fabricarían con la mayoría de las piezas hechas en México; por supuesto tales fabricaciones se componían básicamente de los accesorios, tales como los neumáticos, los espejos, las piezas de plástico, partes de carrocería, componentes eléctricos, los entretenimientos, las telas y cueros, etcétera, dejando los componentes mecánicos, tales como los motores, aún siendo exclusivos de la ingeniería extranjera⁵⁵. Esto supondría, al menos desde la perspectiva laboral e industrial, un acercamiento a la masividad del automóvil en el territorio nacional, incrementando las posibilidades de obtención de los vehículos, al mismo tiempo que integrando cada vez más a un mayor número de sujetos sociales en una red organizada de trabajo, ya que se convirtió en un medio de vida, aglutinador de un gran número de sujetos, que además sirvió como punto de referencia para fortalecer a los sectores de transporte del país. Vale la pena destacar que la distribución de dichas ensambladoras se dio principalmente en el norte del país, en estados tales como Nuevo León y Chihuahua, pero también el centro como en Puebla y el Estado de México, cuestión que ha variado poco hasta nuestros días.

⁵⁴ Datos de: Montiel Hernández, Yolanda, *Un mundo de coches. Nuevas formas de organización del trabajo. Estudios de caso*, CIESAS, México, 2001, pp. 239-252.

⁵⁵ *Óp. Cit.*, Aguilar García, Javier, *La política sindical en México: la industria del automóvil*, P. 47.

Además, la extensión de la red nacional de caminos se vería fuertemente transformada por la presencia de los vehículos, realizándose pavimentaciones y adecuaciones desde inicio del siglo XX, pero incrementándose de forma constante. Por ejemplo, para 1960 la extensión en kilómetros de caminos del país era de 6,710 de terracería, 11,203 de revestimiento y 26,979 pavimentados, para un total de 44,892 kilómetros de caminos en el país; que se vería incrementada para 1976 a 59,647 de terracería, 72,474 de revestimiento y 59,709 de pavimento, para un total de 191,830 kilómetros de caminos en México⁵⁶. El incremento a ese ritmo en la red de caminos supondría no sólo un éxito de los vehículos en el país y su proliferación, sino también de las políticas modernizadoras del Estado mexicano, tal y como se mencionó en el apartado anterior, el control y la uniformidad representaron el principal medio de dichas políticas, a través de la masificación de las cosas, los sentidos y los sujetos, para lo cual el ampliar los caminos supondría un adelanto en cuanto a civilización occidental interconectada, volviendo al vehículo en el principal medio. En Morelia estas cuestiones repercutirían particularmente, asunto que se tratará durante el siguiente capítulo de esta investigación.

Entonces, como puede apreciarse el automóvil en México se fortaleció a través de sus sentidos de trabajo y organización, lo que posibilitaría su incremento, sin embargo no bastaría con decir que fue durante los cortes temporales marcados, de 1925 a 1940 y de 1962 a la actualidad, que se producirían las características en cuanto a las representaciones propiamente dichas del aparato. En cambio deben considerarse a la par con su proceso de éxito laboral, las cuestiones sociales, sobre todo las propagandísticas.

Pero también los significados netamente de representación cultural, como lo fue la obra literaria (y de teatro) “El automóvil” escrita por el español Jacinto de Benavente, que marcaría tendencias sobre los imaginarios sobre los vehículos; la obra en cuestión fue conocida en México, por el testimonio de la posesión de uno de sus ejemplares por parte del señor Jesús Pliego durante 1918, que fue parte del Automóvil Club de la ciudad de México mencionado con anterioridad⁵⁷. El contenido de la obra relataba las vivencias de

⁵⁶ Calva, José Luis, *La economía mexicana en cifras*, UNAM, México, 1978, pp. 83-84.

⁵⁷ Jacinto de Benavente fue un dramaturgo y escritor español, 1866-1954, premio Nobel de literatura de 1922. La obra mencionada en particular fue escrita como una comedia en dos actos durante 1902. Testimonio de posesión en: Torres Marín, Hugo, *Con Olor a Gasolina*, P. 27. La obra puede encontrarse directamente en la biblioteca del Colegio de Michoacán: Benavente, Jacinto, *Teatro. El automóvil*, Madrid, 1918.

una pareja europea de novios, dispuestos a casarse, introduciendo al auto como un símbolo de distinción a la hora de hacerle referencia de ser “un hombre de mundo” si se tenía uno, cuestión que fue fundamental para la aceptación de la unión de la pareja por parte del padre de la novia, reconociendo al novio como un hombre por poseer un auto, asociación obvia de la masculinidad expresada por el uso de las máquinas, cuestión que se traspasaría a nuestro contexto; además usando otro vehículo como regalo de bodas, signo claro de la distinción a través del lujo y del gasto, cuestión que en el relato escandalizaba, ya que era un costo enorme para un “juguete de distracción”. Además, la obra siendo una comedia, hacía énfasis en las desventuras de los sujetos participantes, ya que además de la trama central de la pareja, el contexto se desarrollaba en una playa, con casinos de diversión, por lo cual distintos hombres (un conde es mencionado es específico) se valían de los coches para “enamorar muchachas”, usándolos para mantener carreras de demostración, otra vez la masculinidad jugaría un papel fundamental en la representación, pero también como de adorno que mostrase las capacidades económicas y de derroche. Al mismo tiempo, los espectadores descritos se escandalizaban por “esas niñas locas” que bailoteaban en los vehículos, muestra de su significancia como una cuestión sexual. El énfasis en la juventud resultaba notorio, ya que o bien sus usuarios eran jóvenes, o los que no lo eran rescataban el serlo a través del uso del auto, el sentido de aventura muy marcado; en cuanto a las actuaciones de las mujeres, la novia descrita al conducirlo manifestaba que cada vez que se subiese a conducir, podría gritar como loca por la “diversión” que generaba, lo cual nos habla de la idea de las mujeres conductoras como algo existente en el imaginario y, al mismo tiempo hacía referencia de su condición a sus amigas, quienes al no poseer vehículos, les decía “se hubieran casado con uno de clase”, otra vez reafirmando el sentido de estatus y distinción. En una de las partes finales de la obra, se hace referencia a un rapto de automóvil, a manera de cuestión amorosa, que si bien fue acordada por una pareja, no tenía el consentimiento de los padres, refuerzo a lo anteriormente dicho.

En fin, la obra era un claro ejemplo de las representaciones sociales sobre la máquina de principios del siglo XX que estuvo presente en el imaginario nacional, al menos en el sector de los miembros de clubes de la capital, clase que probablemente compartía esos sentidos, expresado directamente en algunos pasajes por el señor Pliego, su motivo de unirse al club fue el de encontrar gente de su “clase”. Por lo tanto, la fusión de

horizontes puede apreciarse para la configuración de la representación de lo que es un automóvil, en este ejemplo en particular el objeto evocaba significados y actitudes relacionadas con el poder, la distinción y la posición social, pero fusionadas con las consideraciones locales mexicanas en cuanto a transportes, ya que por ejemplo se empleaban evocaciones distintas tales como la de objeto de distinción hacia la otredad indiana, es bien sabido que originarios de la ciudad de México durante principios del siglo XX adquirirían autos y los usaban para hacer que los indígenas que se topasen con el vehículo se horrorizaran por esos “coches del diablo”⁵⁸; y por lo tanto los vehículos eran de distinción, pero una distinción fusionada, no únicamente para demostrar estatus, sino también para excluir e incluso ridiculizar.

Empero, las representaciones exportadas hacia México sobre lo que era un vehículo motorizado eran fundamentalmente norteamericanas y europeas. La movilidad, la rapidez, la libertad, todos ellos eran los atributos que se le daban a la máquina desde Estados Unidos y que se traspasaban al imaginario nacional, pero también como se ha visto los de diversión y estatus, netamente europeos, fusionándose en un intrincado aparato de representaciones. Con el desarrollo de las representaciones al pasar los años el vehículo se convirtió además en un objeto enfatizado de todos sus atributos anteriores, sobre todo el de la individualidad, ya que en Estados Unidos se comentaba que “el auto ideal estaba en la mente de cada automovilista según sus necesidades o hábitos”⁵⁹ desde la década de 1940, pero sin embargo también afirmando que existían actitudes compartidas, cosas deseables en una máquina, como el tener un motor sencillo, fácil de mantener y reparar, con una fuente de alimentación duradera para los entretenimientos y diversiones, ponderando en todo sentido la automatización de su funcionamiento, llegando inclusive a soñar con la dirección automática (pilotos automáticos); además de eso cuestiones como la de evitar la contaminación se volverían importantes.

La profesionalización del automovilismo como un deporte también supondría una imagen deseable e imitable en nuestro país. La fórmula 1 se fundaría a partir de 1950 y,

⁵⁸ Información obtenida de las crónicas del periodista Ángel de Campo, sobre un relato ocurrido en marzo de 1904 en Cd. de México; el dueño del automóvil era Raimundo Sifuentes Fernández. Todo en: De Mauleón, Héctor, *Ángel de Campo, cal y arena*, colección los imprescindibles, México, 2009, P. 843.

⁵⁹ Domínguez, Carlos, *El automóvil*, Salvat Edit., México, 1973, P. 123.

rápidamente encontraría su similar en la creación de la “carrera panamericana”, evento deportivo organizado anualmente a través del territorio mexicano, organizado de 1950 a 1954 y retomado desde 1988 hasta la actualidad, que consistía en la puesta a prueba de la velocidad de las máquinas, pero también la de su control y precisión, así como la de su capacidad para ir por cualquier tipo de terreno⁶⁰. Muchos miembros de distintos clubes a través del país se verían atraídos hacia esta “diversión”, pero además generaría la creación de un sector de sujetos específicos que vieran dicho deporte, por su énfasis en los pilotos y su control sobre los aparatos, evocando habilidad y técnica, para la conducción, atributo deseable que impregnaría el imaginario nacional. Una red sociotécnica entonces se estableció no sólo en lo laboral, como en el caso industrial, sino también en el de recreo, a manera de profesionalización de una habilidad, entretejiendo a un gran número de sujetos para posibilitarlo, consumirlo y recrearlo. Del mismo modo, el entretejido de los clubes supondría una red sociotécnica aglutinadora de acciones y gustos, que producía esquemas de organización y sociabilidad a través de la creación de eventos de exhibición, donde sus miembros podían mostrar sus aparatos, su amor por ellos y su nivel de estatus que les generaba, distinguiéndose de los conductores ordinarios, al considerarse como “conocedores”.

Es interesante además como la caracterización de automovilista se presentó, traída desde Estados Unidos y, se fusionó con la de chofer (netamente europea) para las cuestiones y vehículos públicos, para distinguir a las personas que conducían para sí mismos de las personas que conducían para otros, dotando a los aparatos de atributos serviles sobre algunos sujetos y, a otros marcándolos con la tan sonada libertad de movimiento.

La seguridad es una cuestión que también vio su advenimiento desde fuera, ya que por ejemplo muchas de las normas en reglamentos nacionales y, con ello en sentidos, eran basadas en esquemas norteamericanos, para empezar desde el lugar donde debían desplazarse los vehículos (por la derecha), un claro ejemplo sobre ello es la ley desde 1966 en Estados Unidos que obligaba a portar cinturones de seguridad⁶¹, cuestión que se

⁶⁰ Véase: Tipler, Johnny, *La Carrera Panamericana: The World's Greatest Road Race!*, Veloce Publishing Ltd, Estados Unidos, 2008, P. 11.

⁶¹ *Óp. Cit.*, Domínguez, Carlos, “El automóvil”, P. 69.

incorporaría a México a partir de la década de 1970. Sin embargo como se ha argumentado, las condiciones representaron una fusión con los imaginarios y contextos locales posibilitando condiciones únicas, por lo cual dichas consideración se tomaban como modelos, pero se re inventaban para representarse localmente, como se verá en los capítulos posteriores sobre Morelia.

Los coches eran entonces caracterización de significados, pero al mismo tiempo de “épocas”, ya que se consideraba a algunos vehículos como de “épocas románticas”, o en otras palabras de estilos. Por ejemplo, el estilo del futurismo italiano fue lo que ponderó la consideración sobre la curvatura y sensualidad de los autos en contraste con lo femenino, además de la imperante velocidad y movimiento, con vehículos largos evocadores de ello (en uso vanguardista de la tecnología), deportivos en el diseño, con colores vivos, etcétera; todo ello en contraposición de estilos redondos, evocadores de poder, con armazones duros y férreos colores, que sin embargo se usaban en algarabía de la pompa, usando tonos y diseños considerados “elegantes”; o los estilos de trabajo, funcionales e inclusive improvisados, personalizados totalmente por sus trabajadores, ya que para ellos no era necesario el estatus, sino la distinción de los otros trabajadores y para con la sociedad. Todo ello visto desde México, con la representación nacional inherente.

Además, el automóvil sería representado como un lugar de encuentro amoroso, no sólo como un medio para atraer, ya que como instrumento de libertinaje era expresión de un lugar de sexo, o para él. Abundaban las referencias sobre la sexualidad, específicamente norteamericanas, en canciones, imágenes, películas; por ejemplo se consideró el “sexomóvil” una tendencia generada en New Jersey desde 1933, como una muestra de ello, disponiendo a los vehículos como artefactos de visita al cine, en lugar de asientos públicos las parejas iban en sus autos, que si bien era en lugares públicos, se volvía de carácter privado⁶². Por lo tanto para los norteamericanos perder la virginidad en un automóvil era considerado una práctica cultural, con lugares destinados a ello (también miradores). Esta cuestión se vio traída a México, aunque no en el mismo nivel de esparcimiento, ya que en nuestro país, el auto evocaba primero otras características, tales como el ocio, el estatus y lo laboral, sin que con ello no hubiera representaciones. Cuestión que se verá posteriormente.

⁶² Lewis, David y Goldstein, Laurence, *The automobile and the American culture*, University of Michigan Press, Ann Arbor, 1983, P. 124.

Las máquinas entonces se antropomorfizaban desde afuera, volviéndose entes con sentidos humanos y, de apariencia similar, al menos en lo que se quería asociar con sus evocaciones de diseño, como la fuerza, la musculatura, la curvatura femenina, entre otras cosas.

El american way of life, marcado desde la cultura de masas y el fordismo representó entonces una piedra de toque en cuanto a las representaciones que se tenían en México de los automóviles. Por ejemplo desde el cine películas tales como las de mafiosos, o héroes eran un medio directo a través del cual la cultura norteamericana penetraba en nuestro país, muestra de ello son las caracterizaciones de las películas del personaje de James Bond, 007, enfatizando sus vehículos, su poder y su modernidad (al ser considerados adelantos tecnológicos). Pero además el heroísmo plasmado en los medios ilustrados también influía, por ejemplo “Batman” originalmente conducía un auto Ford rojo, enfatizando la imagen del héroe en movimiento, marcando la fuerza del vehículo y posibilitándole las hazañas en buena medida.

Esas tendencias de cine y caracterizaciones se vieron reflejadas en la propia industria de cinematográfica de nuestro país, referiré a un ejemplo en concreto, que además fue visto como una película de época por los trabadores de transporte⁶³. Protagonizada por David Silva y Olga Jiménez, dirigida por Alejandro Galindo, “Esquina bajan!” se volvió un film popular en 1948, caracterizado como comedia urbana aprovechando la popularidad y el contexto de películas como “nosotros los pobres” (1947), hacía énfasis en la vida de los choferes de vehículos, usándolos como sus medios de vida, pero también como sus fuentes de conquistas amorosas, reflejando la caracterización de las clases trabajadoras de humildad, trabajo ennoblecedor y posibilidad de asenso social a través de ello. El argumento era que Gregorio del Prado (David Silva), chofer precipitado y peleonero de la ruta Zócalo-Xochicalco y anexas, era suspendido junto con su cobrador “Regalito” por desviarse de su ruta para cautivar a la joven Cholita (Olga Jiménez). Incapaz de moderar su explosivo carácter, Gregorio se metía en una serie de líos de los que salía gracias al apoyo de sus compañeros del sindicato. Muestras de representaciones sobre lo laboral, sobre el

⁶³ Testimonio de conocer la película de: José Carlos Guerrero Cedeño, notable chofer moreliano desde la segunda mitad del siglo XX, donde mencionó la popularidad de la cinta entre él y sus compañeros y conocidos de trabajo. Tomado el 12 de junio de 2013.

auto como modo de vida, la unión de sujetos en torno a un aparato, lo amoroso, entre otras, eran notorias y sin dudas una caracterización fuerte de los vehículos y sus sentidos por parte de la sociedad nacional y, dirigidas fundamentalmente a estratos obreros y laborales. Estas cuestiones sin lugar a duda influyeron en las representaciones que se harían de los vehículos.

Por otro lado, como un dato en cuanto al número de vehículos en el país habría que decir, como un ejemplo, que para 1950 había 173,080 automóviles particulares y 129,718 camiones y autobuses, con un total de 302,798 unidades y, para 1977 había 2,829,110 automóviles particulares y 1,118,775 camiones y autobuses, para un total de 3,947,885 unidades⁶⁴. Es notable el incremento, por lo tanto su popularización, posibilitando cuestiones específicas, como la implantación del programa “hoy no circula” en la ciudad de México durante 1991 por cuestión de las consideraciones ambientales.

En suma, esta breve aproximación a algunas de las representaciones nacionales sobre el vehículo no pretende ahondar exhaustivamente en un análisis complejo, cosa que requeriría por sí misma una investigación, sino que el propósito era el de establecer una relación entre lo traído desde fuera, Estados Unidos y Europa, como un modelo de los sentidos y significados que los automóviles adquirirían en México, que ya estando aquí se reconfigurarían, pero que sin lugar a dudas influyeron en las representaciones sobre el aparato y en sus evocaciones, particularmente en Morelia para este caso. Por lo tanto considero que hasta este punto se concluirá con el presente apartado, por último afirmando nuevamente que por lo tanto los vehículos automotores fueron y siguen siendo una tecnología cultural, capaz de imaginarse y usarse de tantas maneras como los mismos sentidos que les dé el ser humano. A partir de los apartados posteriores se analizarán las condiciones específicas de las asociaciones y construcción culturales que los vehículos supusieron en Morelia, así como de las redes sociotécnicas que se tejieron entre sujetos y máquinas.

⁶⁴ Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), boletín n° 157, México, 1979.

1.2 El automóvil como una tecnología cultural.

Para comprender a qué se refiere al automóvil como una tecnología cultural lo primero que habría que hacer es considerar que se entenderá por tecnología y, si es, como se argumentará una cuestión cultural⁶⁵. Las concepciones tradicionalistas de observar a la tecnología están enfocada fundamentalmente en el funcionamiento mecánico de un aparato excluyendo los elementos que lo rodean y, por lo tanto debemos pretender cambiar esas consideraciones⁶⁶. En efecto no puede ni debe haber dicotomías entre lo social y lo tecnológico; entonces es lícito considerar que la tecnología es realmente el producto de negociaciones entre grupos sociales y, no sólo el posicionamiento de un inventor.

Fundamentalmente, la tecnología tiende a ser considerada una extensión de las capacidades del hombre y es creada para resolver las necesidades de la sociedad que la crea y, a su vez esa dada sociedad-cultura, dota de propiedades especiales a sus creaciones, para adaptarlas a su realidad⁶⁷, o al menos eso es lo culturalmente aceptado y, por ejemplo en el caso del automóvil podría considerarse en un primer momento y partiendo de lo anterior que vino a evitar la fatiga, pero además vino como una extensión de la velocidad de desplazamiento del propio ser humano, sólo por mencionar alguna cuestión. Pero la tecnología, el automóvil en este caso, no es un ente material tal cual, no sólo es unilateral su desarrollo ya que depende de la gente y de su contexto “real”, para crearse y recrearse, definir sus usos e imaginarios. De paso habría aclarar que la tecnología y la ciencia no están separadas, sino que forman partes de un mismo conjunto⁶⁸ (esto desde la perspectiva de Rachel Laudan).

⁶⁵ Como se mencionó en la introducción de este trabajo: por cultura se entiende un complejo, pero acotado, campo semántico (o de significados) sobre el cual estructuramos nuestras prácticas y damos sentido a nuestra existencia como sociedad. *Óp. Cit.*, Olela, Henry, P. 43.

⁶⁶ Gómez, Mendoza, Oriel, *Historia de la tecnología. Disrupciones y perspectivas*, pp. 73-75. En: Martínez Ayala, Jorge Amos y Gutiérrez López, Miguel Ángel, *Las costumbres de Clío. Algunos métodos para la historia*, Facultad de Historia, UMSNH, 2012.

⁶⁷ Véase: Laudan, Rachel, *Natural alliance or forced marriage? Changing relations between the histories of science and technology*, mecanoescrito, Universidad de Hawaii, 1995.

⁶⁸ *Ibidem*.

Ya se han mencionado en la introducción los posicionamientos de la COST⁶⁹ de considerar a la tecnología como una interpretación adaptable dependiendo del lugar, espacio y tiempo, lo que la vuelve una cuestión de usos y valores culturales asignados. En base a ello entonces podría considerarse que la propia tecnología implica o genera una “disrupción” en términos de lo social⁷⁰. Además, habría entonces que considerar a la tecnología como un “sujeto” o como un “ente” más propiamente dicho, por lo tanto, la tecnología constituye una ventana para mirar al pasado que debemos explotar ya que es sumamente enriquecedor. En este caso el automóvil y los vehículos en general, (estos visto como otra interpretación de los propios autos) representan esa ventana de análisis, en conjunto con la sociedad que los rodea, moldea y consume: la moreliana. Básicamente las concepciones de la tecnología desde una perspectiva sociocultural pretenden reforzar cuatro conclusiones importantes: primero, que la innovación tecnológica es un proceso complejo, con múltiples centros y no una progresión lineal como algunos escritos anteriores habían planteado. Segundo, el refuerzo a la fuerte crítica al mito del inventor como aquel que crea tecnologías terminadas. Tercero, la revelación de un espectro de posibles alternativas tecnológicas y la reconstrucción de los puntos de decisión. Finalmente, que enfatizan la contingencia y la oportunidad de escoger como conceptos explicativos en vez de las fuerzas de la necesidad que tanta carrera han hecho en la historia de la tecnología⁷¹.

En ese sentido debe considerarse que la tecnología no es neutral, ni política, económica o culturalmente hablando, en todo caso la tecnología es esencialmente “amoral”. La tecnología resulta sumamente difícil de definir, ya que es un término bastante ambiguo, debido a la gran gama de interpretaciones que se tienen sobre el mismo, lo que sí es seguro desde la perspectiva de Arnold Pacey, que consiguientemente comparto, es que el aspecto humano es lo que le da forma y define a la tecnología, por lo tanto en lugar de hablar de “tecnología” es pertinente más bien referirse a la “práctica tecnológica”. Así, la práctica tecnológica es la aplicación de conocimientos científicos o de cualquier tipo a las tareas

⁶⁹ Planteada por Bijker, Pich y Hughs (1989), considerado a la tecnología como una construcción social, y viendo su desarrollo en formas prácticas y de flexibilidad interpretativa, de acuerdo a las adaptaciones que cada cultura y cada lugar asigna a los aparatos con los que convive.

⁷⁰ *Óp. Cit.*, Gómez, Mendoza, Oriel, *Historia de la tecnología. Disrupciones y perspectivas*, P. 84.

⁷¹ Winner, Langdon, *Social Constructivism. Opening the black box and finding it empty*, Revista: Science, technology and human values, Vol. 18, n° 3, Estados Unidos, Nueva York, 1993, P. 436.

prácticas que involucran sistemas de interacción entre los seres vivos y sus máquinas⁷². Ahora bien, al momento de referir a los valores culturales de la tecnología se hace énfasis directo a las ideas y a la creatividad, pero no de los inventores, sino de la gente común. Entonces la práctica tecnología puede considerarse dentro de tres aspectos esenciales en su construcción: el aspecto cultural, el aspecto organizacional y el aspecto técnico, esos tres factores son los que moldean las concepciones de tecnología y todas sus características y usos, tanto culturales como netamente técnicos. A continuación se presentará un diagrama para ejemplificar la relación, siempre ligada, de esas características (diagrama 1.1):

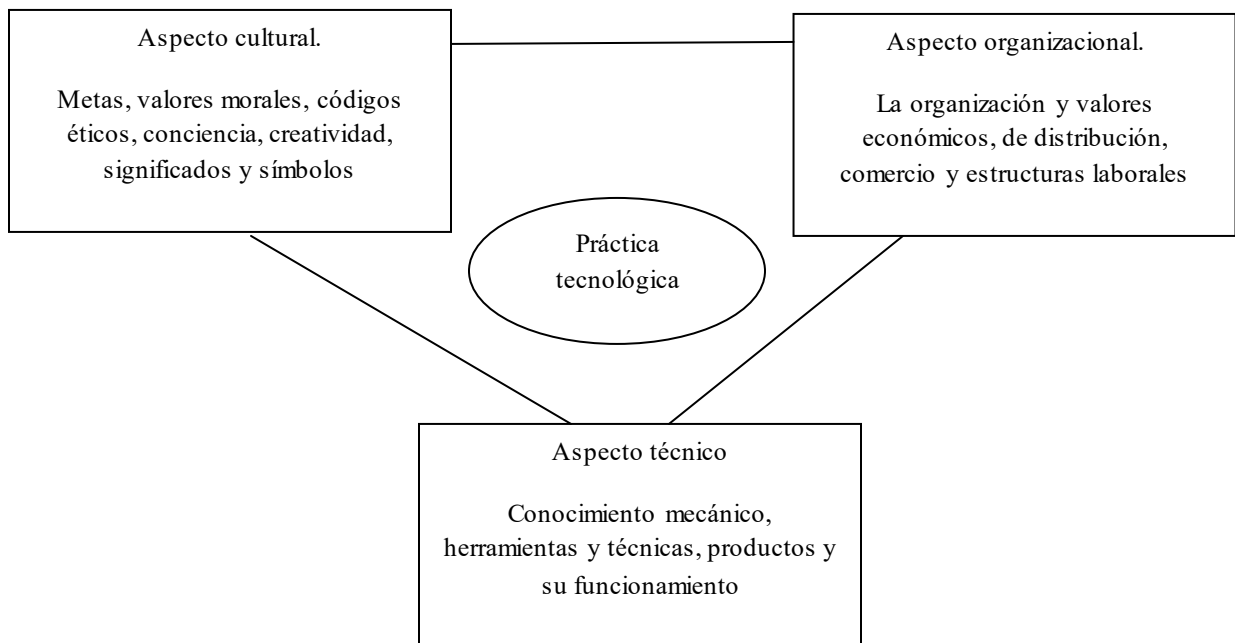


Diagrama 1.1 Diagrama de la forma de relaciones en la práctica tecnológica que forman las definiciones de tecnología por los distintos sectores que la perciben, la relación es intersubjetiva. Tomado de: Pacey, Arnold, “The culture of technology”, MIT press edition, 1983, P. 6.

Otra cuestión interesante a observar por lo tanto es que la idea de un progreso lineal de la tecnología es por demás absurdo, debido a la implicancia de que se avanza hacia un progreso, cosa que no funciona así, dicho sea de paso no sólo para lo tecnológico, sino para

⁷² Pacey, Arnold, *The culture of technology*, MIT press edition, Cambridge, Massachusetts, 1983, pp. 4-5.

todo lo social. Como el mismo Raymond Williams manifestó el determinismo tecnológico es insostenible⁷³. Por lo tanto, los valores con los que se dota a unas máquinas generan las actitudes en cuanto a ellas y de ellas.

De cualquier forma para completar el panorama descrito por el diagrama 1.1 es necesario manifestar que dentro de los individuos que distinguen y aprecian a las prácticas tecnológicas y le dan un valor, existe un mapeado básico de percepción, que se mueve en la esfera de “usuarios” y “expertos”; en este caso los usuarios representarían a los usuarios comunes que abordan los vehículos de motor y conviven con ellos en el día a día, tales como algunos conductores particulares, usuarios del transporte y público y, los expertos serían representados por quienes tienen conocimientos aprehendidos, de forma educacional o por instrucción y experiencia, en cuanto a reparaciones, mantenimientos o cuestiones monetarias, tales como los choferes públicos, cuyo medio de vida es el auto y son expertos en la labor, reparan por sí mismos en la mayoría de los casos incluso improvisadamente los vehículos y, algunos privados como los miembros de los clubes, que se vuelven expertos en determinar valores, por ejemplo.

A continuación se presentará un nuevo diagrama que englobe las dos esferas de percepción (diagrama 1.2), con relación a los tres aspectos valorizantes mencionados anteriormente:

⁷³ Véase: Williams, Raymond, *Television. Technology and cultural form*, Fontana editores, Londres, 1974, pp. 11-16.



Diagrama 1.2 Muestra las relaciones de percepción de los usuarios, fuera de la industria o mecánica, relacionadas con las valorizaciones culturales y, la de los expertos relacionadas con las cuestiones materiales. Tomado de: Pacey, Arnold, "The culture of technology", MIT press edition, 1983, P. 49.

Se puede apreciar la relación que existe en el proceso de construcción social en cuanto a la percepción, a la forma de hacerlo y al mismo tiempo se puede observar que las esferas están superpuestas, ósea que están en una relación intersubjetiva. Aunadas a estas esferas podrían considerarse a la esfera de lo público y a la de lo privado para la construcción social de la tecnología, siempre de forma intersubjetiva. Por lo tanto, no todos los valores dados a una máquina deben ser medidos igual, debe observarse desde donde se producen y se significan a esos valores, además es por ese proceso que se aprehende a los artefactos tecnológicos⁷⁴. Sino más específicamente sobre su modo de distribución y

⁷⁴ *Ibidem.*, pp. 48-49.

aprovechamiento, ya que la exclusión tecnológica juega un papel muy importante en determinar relaciones de poder entre las distintas sociedades y, eso puede deberse a cuestiones de apreciación cultural, tales como el de la pobreza y marginación para excluir a ciertos sectores de ciertas prácticas y/o sus beneficios⁷⁵. Cuestión que puede ser vista en la exclusión o marginación en base a la posesión o no de un automóvil. Puede observarse efectivamente que entonces la tecnología está libre de valores reales, o mejor dicho que no existe nada natural en cuanto a su desarrollo, uso o funcionamiento. Por ejemplo la estética juega un papel muy importante en ello y, además es un muy buen ejemplo, ya que los criterios de diseño no están limitados a los de funcionalidad o eficiencia, sino que el “sentimiento” entra en juego al tener una preferencia por un material o un color, como en los vehículos, ya que representan cosas muy distintas los colores o los diseños dados. Ese sentimiento de preferencia está relacionado a los valores culturales con que se mire al aparato, por ejemplo el preferir una parte de metal en vez de una de plástico, aunque cumplan con las mismas funciones, tendría que ver con la cuestión de valores sobre lo “moderno” que se vería el aparato. El propio sentimiento por un material o por la satisfacción visual implícita pueden ser características compartidas, o bien una distinta forma de valorización cultural⁷⁶. Igualmente la percepción de control o poder son factores relacionados con ello, como un reflejo de deseos o condiciones de estatus. Por ejemplo en el caso del automóvil, o cualquier medio de transporte personal, el arquetipo de deseo es el de rapidez, poder, y control⁷⁷, sólo por mencionar algunas de sus valorizaciones culturales.

La distinción entre la apropiación de la práctica tecnológica y las formas de aprehensión están constituidas por el dialogo y dan la interacción/interpretación flexible de la tecnología. Los intercambios culturales entran en esa dialéctica intersubjetiva, cuando un grupo cultural transfiere sus prácticas tecnológicas y, toda la gama de valores y significados que ello implica, a otra completamente ajena, esta se modificara y podrán recibir esas modificaciones de vuelta en un proceso de innovación interactiva, como lo visto en la trasplatación de significados en cuanto a los vehículos a México desde otros países y, que fueron factor determinante en las subsiguientes representaciones en Morelia. Entonces la

⁷⁵ *Ibidem.*, pp. 76-77.

⁷⁶ *Ibidem.*, P. 83.

⁷⁷ Gabor, Dennis, *Innovaciones: científicas, tecnológicas, sociales*, Universitarias edit., Santiago, Chile, 1972, P. 8.

selección y adopción de “ítems” culturales es evidente, dotándolos de nuevos significados, simbologías y valores a donde quiera que se inserten. Considerando que no todos somos expertos, el proceso más bien es un diálogo continuo entre las esferas de percepción; por ejemplo donde las condiciones de trabajo, el estatus, las formas de vida, el control, entre otros factores adquieren un papel importante.

Por lo tanto más que ser una extensión de las capacidades del hombre para eliminar la fatiga la tecnología es una extensión del propio hombre en cuanto a que forma parte de la imaginación que el hombre hace de sí mismo y de lo que lo rodea para dotarse a sí mismo de sentido y “verdad”, donde manifiesta y representa todos sus deseos, sean de diversión, de trabajo, de placer, de miedos y temores, en una gama tan infinita de representaciones y significados como el propio humano; reafirmando con ello la concepción del tejido sin costuras, sólo que no limitándose a unir lo tecnológico con lo económico y social, sino también con lo cultural y sus valores. Así pues un es significante, dado que es una representación mental y simbólica que apunta a representar una imagen (idea, objeto, palabra). Entonces las palabras son los significantes inscritos en los órdenes simbólicos, o mejor dicho en los regímenes de verdad epistemológicos y, sólo en esos órdenes simbólicos es que la tecnología del automóvil como significante puede adquirir sentido, siempre en relación con otros significantes (tales como la ideología o la política por ejemplo). Por lo tanto la tecnología es significado y significante y, como tal es susceptible de cambiar de significado dependiendo de la perspectiva o construcción social con que se mire.

Igualmente es necesario decir que como la tecnología es un significante este igualmente es de forma inconsciente, dado que las personas no son capaces de percibirse fuera o dentro de alguna construcción, sino que lo dan como algo natural, en otras palabras dan por sentado los comportamientos o las actitudes y las realizan sin estar conscientes de que son formaciones simbólicas; por ejemplo en un régimen de verdad no se perciben los actos o las cosas más allá de cómo se han imaginado, lo que forma los horizontes culturales⁷⁸. En este sentido se forman arquetipos, bien sean de conducta o de significados sobre un aparato y, en este caso son los arquetipos formados para los automóviles los que

⁷⁸ Ideas generales basadas en la lectura de: Nasio, Juan David, *Cinco lecciones sobre la teoría de Jaques Lacan*, Gedisa, Barcelona, 1998, pp. 61-66. Mis mas que a su vez son un trabajo de análisis sobre la obra de dicho intelectual.

se verán en este trabajo y, de cómo funcionan. Por supuesto la tecnología siempre entrelazada en redes de funcionamiento social.

Entonces y luego de lo anterior, el automóvil como tecnología cultural debe ser entendido como un aparato para nada natural, sino más bien como una construcción, siendo fundamentalmente los vehículos en general unos significantes, unos aspectos materiales evocables, pero que generan significados, conceptos sobre lo que se evoca, en un sentido de asociación mental de usos y prácticas, pero también de valores, como lo económico o lo técnico, así como códigos simbólicos y ideologías, usos, costumbres, valores de consumo y distinción; esto determinado por el contexto en donde se construyan los significados; no por ello negando la materialidad mecánica que compone al objeto, tales como sus logros técnicos, característica básica de la concepción tradicional de la tecnología, en fin, es una materialidad técnica, pero con sentidos y significados culturales. En pocas palabras lo tecnológico cultural, el automóvil como tal, es una construcción social al igual que todo lo que el hombre hace y se hace en sí mismo; una simbiosis entre lo humano y sus productos culturales que funcionan insertos dentro de sus propios regímenes y forman las diferentes actuaciones y roles.

El automóvil como significante es una representación lingüística, una imagen sonora y una extralingüística, es una imagen de un objeto (la materialidad de esa imagen sonora en la mente, a través de la cual se representa en la realidad). Por lo tanto las imágenes sonoras son significantes en cuanto a que portan realidad y las imágenes extralingüísticas (las nociones) son significados, los objetos mentales representados y con valores y funciones dados. Este proceso de significaciones-interpretaciones se realiza de manera humana (social) en una constante relación dialéctica, que además es intersubjetiva (por ejemplo, los sentidos se socializan, se transforman o pierden, o bien se actualizan). Por supuesto este proceso se encuentra enmarcado en un régimen de verdad epistemológico que lo valida. Entonces, la ambigüedad en las expresiones es clara, ya que existen significados primarios (independientes de contexto) y significados secundarios (dependientes de contexto)⁷⁹.

⁷⁹ Véase: Schaff, Adam, *Introducción a la semántica*, Fondo de Cultura Económica, México, 1993, pp. 15-32.

Estos argumentos nos presentan al lenguaje como el objeto central de las construcciones culturales, con la semántica como un proceso de interpretación de la realidad, en un proceso de semiosis social. Las traducciones son una forma de interpretación, sin embargo no reemplazan palabras, o igual su sentido, sino que se interpretan según los sentidos contextuales. Por lo tanto el proceso de “asociación” de “algo” a través de un signo, que lo vuelva susceptible de evocación, es la forma a través de la cual damos sentido al conocimiento, cuando los signos se vuelven sociales. Los signos pueden ser naturales (fenómenos, estímulos, etc.) o simbólicos (del hombre), que por supuesto se vuelven signos iconográficos y de comunicación para socializarse. Así pues, una referencia (un significado) adquiere sentido en base a un significante (una representación simbólica, imaginada) y así se nombran las cosas y se les dota de características, valores y sentidos, así como limitantes. Por lo tanto puede entenderse que las palabras no transmiten cosas, sino el significado de esas cosas, y esos se dan a través de la asociación de imágenes mentales en una convención social. Por supuesto, la existencia de esos sentidos (significados) es polisémica, que tiene muchos significados, a pesar de que su base es homónima (una sola palabra por ejemplo tiene muchos significados) y esos sentidos cambian a través de tropos, para reacondicionarse; y al mismo tiempo es así que los signos de comunicación socializados se vuelven códigos convencionales, traducidos a sentidos, actitudes, valores, etcétera, en función de los contextos donde se construyan⁸⁰.

En fin, el concepto de “automóvil” es un significante material con una gran gama de significados sociales, el proceso por el cual se dan esos significados es como ya se dijo en función de la asociación de sentidos respecto al aparato y en función del contexto. Definiciones básicas deben considerarse, “dícese de los aparatos que se mueven solos”⁸¹, u otras más concretas, “dícese del aparato o vehículo que posee su propio motor propulsivo, generalmente de explosión”⁸², “vehículo de cuatro ruedas destinado generalmente al transporte por carretera de un número limitado de personas”⁸³ o “aplicase principalmente a los carruajes que pueden ser guiados para marchar por vía ordinaria sin necesidad de

⁸⁰ Guiraud, Pierre, *La semántica*, 2ª edición, Fondo de Cultura Económica, México, 1992, pp. 18-22.

⁸¹ Herman F., Mark, *Encyclopedia of Polyme, Cience and Tecnology*, Board New York, 1970, P. 116

⁸² Da Galiana, Tomas, *Pequeño Larousse Ilustrado de la Ciencia y tecnología*, Ediciones Larousse, México, 1989, P. 126

⁸³ Gispert, Carlos, *Enciclopedia de la Ciencia y la Tecnología*, Océano, España, 2003, P. 368

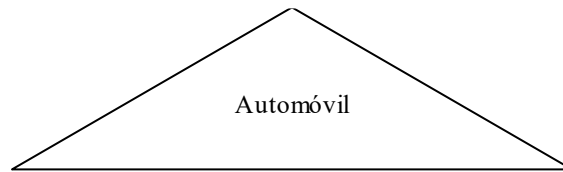
carriles y llevan un motor”⁸⁴, sin embargo dichas definiciones únicamente nos dan la referencia de las representaciones del automóvil, pero no de una definición cultural satisfactoria. Por lo tanto, para comenzar habría que decir que el término automóvil es bastante ambiguo, ya que si bien es cierto que refiere a una aparato mecánico impulsado por un motor y que sirve para el transporte, que además pondera las características cinéticas del aparato, otra serie de significados es notablemente considerable por su asociación simbólica y mental a otras “cosas”, como un referente de libertad y, por lo tanto de poder y control sobre el espacio y el tiempo (en el sentido de desplazamiento), pero al mismo tiempo enmarcado en un cuadro mental de trabajo, como instrumento y medio de vida, y también como un objeto de “diversión”, de distinción social (diferenciación de jerarquías o estatus), o bien asociado a significados estéticos de belleza o modernidad. En fin un aparato muy complejo. En ese sentido las prácticas sociales son las que posibilitan la construcción de significados.

Al mismo tiempo es necesario considerar que si bien un automóvil como tecnología cultural es un significante constituido y socializado a un significado, este es expresado muchas veces fuera del lenguaje únicamente. Por ejemplo, las evocaciones mentales de lo que es un automóviles se realizan fuertemente de forma simbólica, a través de signos bien definidos, sobre todo en lo icónico, como por ejemplo en los emblemas de las marcas, como características representativas de valores en base a signos no lingüísticos, tales como el prestigio. Entonces el automóvil es un signo, sin lugar a dudas de incontables significados, y que socializados se vuelven códigos y comportamientos. Por lo tanto, el automóvil como tecnología cultural es una construcción, siempre en base a su contexto, de significados y por lo tanto usos, que se hace en base a la asociación mental de la realidad con lo real y, su forma de hacerlo es a través de la creación de un sistema de signos, códigos, señales, etcétera; destacando en general la función social de los signos como emisores de comunicaciones, lingüísticas y no lingüísticas creando referentes evocables de las cosas (en asociación con sus significados dados) y receptores potenciales ⁸⁵. A continuación se presentará un diagrama (1.3) de cómo se estructura al automóvil para significarlo:

⁸⁴ Tovar, Antonio, *Diccionario Filosófico de la Lengua Española*, Edit. Patria, México, 1994, P.188

⁸⁵ Véase: Guiraud, Pierre, *La semiología*, 24º edición, Siglo XXI edit., México, 1999, pp. 7-11.

Significante: automóvil, imagen material, objeto



Signo: caracterización social que expresa significados

Significado: el automóvil como metáfora del “algo”

Diagrama 1.3. Expresa la operación mental constante a través de la cual se da significado a un automóvil, al asociarlo como significante con un valor, acción, actitud, etcétera, que genera un significado sobre él, y se expresa a través de un signo. Como ejemplo puede considerarse el significado de lujo, dado al objeto, y expresado por imágenes de emblemas, como las marcas en los autos.

La ejercicio mental descrito es la forma en la cual se construye la representación de un vehículos, bien sea un automóvil: evocación material de la individualidad, lujo, consumo, etcétera; o un vehículos público, con significados distintos, tales como lo colectivo, lo eficiente, etcétera, pero que se evoca de forma distinta, por ejemplo al usar el término “camión” y, es que, no todos los automóviles son camiones, pero todos los camiones son fundamentalmente automóviles; con percepciones, nombres, significados y representaciones distintos.

1.3 Representaciones de los automóviles en Morelia. El estatus y el lujo.

Como se comentó en la introducción de este capítulo, las representaciones, las imágenes mentales que dan sentido a la realidad y que se actúan o expresan de acuerdo a normas y sentidos son el objetivo de análisis de esta primera parte en general. Luego de haber dejado en claro que existen núcleos duros de representación y que son exportados con las mismas máquinas al contexto general, es también necesario decir que lo local influye en las representaciones, que es lo que las hace circular y re significarse para adaptarse a las condiciones donde se inserten. Los sentidos y significados son los que damos a las cosas para encontrarlas correctas, y funcionales, con fines simbólicos y expresados con discursos; en ese sentido encontramos ridículos, rudos e incluso repugnantes ciertos hábitos de nuestros vecinos, pero que no son otra cosa que otras valorizaciones de sus imaginarios sobre lo que “es” algo. Por lo tanto aquí se verá qué “fueron” los vehículos particulares, qué significaron y qué prácticas generaron; destacando desde ahora que el cambio fue paulatino

y lento, por lo cual los significados base se mantuvieron prácticamente constantes a lo largo del siglo XX.

Durante las primeras dos décadas del siglo XX fue que se comenzaron a introducir, paulatinamente a partir del año de 1907 (aunque se tenían noticias sobre ellos desde 1904), los vehículos modernizadores de autotransporte, precisamente las noticias sobre este “revolucionario” aparato comenzaron a insertarse en el imaginario moreliano a través de diversos métodos, como por ejemplo la prensa y, más que nada con la propia interacción y usos que los vecinos le confirieron al aparato. A manera de ejemplo mencionaré la comparación que se realizaba de poseer un automóvil comparándolo como un “ferrocarril en casa”, sólo que con la gran ventaja de que este no estaba limitado cinéticamente por rieles⁸⁶.

Constantemente las valorizaciones culturales en torno a los automóviles fueron modificándose para adaptarse a la constante del cambio social, en Morelia esta característica de cambio se veía reflejada por medio las constantes modificaciones que se realizaban para el uso de los vehículos, como en los reglamentos oficiales. Esto nos da cuenta, además, del control ejercido por las élites locales para la configuración y reconfiguración del aparato, ya que dichos reglamentos se transformaban gradualmente para satisfacer las necesidades utilitarias de dicha élite. Para ejemplificar esto me gustaría mencionar la transición entre los reglamentos de 1908 a 1923. Para comenzar, el reglamento de 1908⁸⁷, que además fue el primer reglamento en la ciudad de Morelia y, por tanto, la primera manera de “pensar” en los usos y restricciones de los vehículos en la ciudad, esto al menos desde una visión de la élite, estaba encaminado a hacer una exaltación de las características técnicas y de la propia “capacidad” de las personas que los conducían; al mismo tiempo que se marcaban códigos sociales bien identificables, como: la manera de vestir y comportarse de los chóferes, que debía ser a manera servil y elegantemente, o la forma en la que se dictaban los patrones de orden para ir al teatro (los que usaban coche eran privilegiados al poder pasar o salir primero), así como la propia restricción en cuanto a usos y a pasajeros “deseables”, ya que se regulaban los usos entorno

⁸⁶ *El Centinela*, Morelia, tomo 16, número 16, 23 de febrero de 1908.

⁸⁷ El primer reglamento de transporte que incluía a vehículos de motor en Morelia fue publicado el 04 de noviembre de 1908. AHMM, Siglo XX, C-6, Legajo 1, expediente 36.

a la recreación y, no todos eran permitidos para abordar vehículos. Dichas valorizaciones reglamentarias se mantuvieron en constante cambio, como por ejemplo los reglamentos de 1913 y 1918: que básicamente reproducían las características culturales impregnadas a los vehículos, como el de estatus social, pero realizando modificaciones para adaptarse a las nuevas y cambiantes formas de percibir y usar al aparato, por mencionar unos de estos cambios, el reglamento de 1918⁸⁸ fue el primero en incluir cuestiones sobre rutas fijas de transporte “público”, mostrando así el cambio de percepción sociocultural del auto ya no sólo como un vehículo de recreación, sino también como una fuente de comercialización.

Por otro lado, se encuentra el reglamento de 1923: que fue el primero en ser únicamente encaminado a la representación de vehículos de motor. Es además un punto referencial en cuanto al posicionamiento del automóvil en el imaginario y, de hecho es el momento en que cerré el pasado análisis, ya que con este reglamento se lograría una estabilización (no cierre) de la construcción social moreliana hacia el automóvil. Esto debido a que sus usos y funciones quedaron ya debidamente establecidos, con sus respectivas limitantes y, esto no cambiaría sino hasta el año de 1956 que se realizaría otro nuevo reglamento⁸⁹.

Pero una parte fundamental de este proceso está centrada en observar las variaciones en interpretaciones del aparato que la gente de la ciudad tenía, variaciones identificadas como “flexibilidad interpretativa”⁹⁰. A manera de ejemplificar lo anterior referiré a dos casos: el primero respecto a un hombre moreliano que pretendía poner un volantín de caballitos a manera juego para niños a principios del año de 1910, para esto usaba el motor de un automóvil como propulsor, por cierto que dicho permiso se le negó ya que se consideraba muy peligro, esto nos habla de la percepción de potencia, poder y peligro que

⁸⁸ Primer reglamento para el transporte público, 03 de diciembre de 1918, AHMM, Siglo XX, C-46, Legajo 2, expediente 38. Cabe destacar que la primera ruta de transporte público moreliano se creó el 19 de septiembre de 1917, en contrato celebrado entre Antonio Carranza Laris y el Ing. Pascual Ortiz Rubio, gobernador de Michoacán en esos momentos, esto inauguró una nueva forma de interpretación social del automóvil en la ciudad, AHMM, Siglo XX, C-39, Legajo 1, expediente 29.

⁸⁹ *Reglamento de tránsito de la municipalidad de Morelia de 1923. Notas de Agustín Mier*. Biblioteca del AHMM.

⁹⁰ Se refiere a la capacidad de las sociedades-culturas para adaptar a los aparatos tecnológicos a formas de interpretación distinta o totalmente radical respecto de su uso original planificado y que cambias los esquemas de interacción y realidad en torno a las propias máquinas. En: Pinch, Trevor, *La construcción social de la tecnología: una revisión*, MIT press, Cambridge, Massachusetts, 1987.

la gente tenía sobre la máquina⁹¹. Y el segundo, el caso de un hombre que estableció una fuente de luz eléctrica para su domicilio usando el motor de un vehículo como fuente de energía, esto para mediados de 1917⁹². Dicha flexibilidad interpretativa establece nuevos horizontes culturales para los aparatos y de hecho es parte fundamental para la construcción social y cultural de la tecnología.

En suma el aparato tecnológico del automóvil insertado a la Morelia de las primeras dos décadas del siglo XX estuvo en función de su representación social del lujo, debido principalmente a las visualizaciones que se construyeron de él con los usos y prácticas, plantando el deseo colectivo de ser parte de ese lujo, de estar “dentro”. Además de que su presencia afianzo la cultura de la modernidad cinética y posibilito el desarrollo del “american way of life” constituido alrededor de la libertad de movimiento, individualismo consumismo y confort. Y también reafirmó la pertenencia a una clase social, ya que funcionaba como un consumo de signos y una práctica cotidiana de jerarquización.

Por otro, lado el mismo Trevor Pinch, uno de los principales responsables del modelo de la construcción social de la tecnología, realizó un análisis de la construcción social de los automóviles rurales norteamericanos, igualmente de principios del siglo XX. En su trabajo *Users as agents of technological change: the social construction of the American rural car* él realiza una descripción detallada de cómo abordar los problemas de la tecnología insertada a la sociedad y, básicamente a través del ejemplo del automóvil analiza la participación de este más que como un simple objeto, sino más bien como un factor de cambio, que al mismo tiempo es modificado por sus usuarios; él usa el contexto rural norteamericano para ejemplificar como el automóvil se convirtió a principios del siglo XX en ese lugar en un aparato valorizado para el trabajo y, además como un objeto de distinción de género. Encontrando además, debido a los distintos usos y percepciones sobre la máquina que sus valores asignados fueron los de herramientas de trabajo y que modificaron su entorno al modelo rural y de género⁹³. Esto demuestra que cada sociedad le asigna valores culturales distintos a los aparatos tecnológicos en una misma época, tal y

⁹¹ AHMM, Siglo XX, C-17, Legajo 2, expediente 58.

⁹² AHMM, Siglo XX, C-51, Legajo 2, expediente 19.

⁹³ Kilne, Roland y Pinch, Trevor, *Users as agents of technological change: the social construction of the American rural car*, Revista: Technology and Culture, vol. 37, Universidad Johns Hopkins, Baltimore, Estados Unidos, 1996, P. 763.

como se plantea en el modelo de la COST. Entre Morelia y el campo rural norteamericano ambos de principios del siglo XX se pueden apreciar las discrepancias entre los imaginarios sociales en torno a al mismo aparato, en función de los usos e interacción con estos, pero no como un simple objeto, sino como un ente simbiótico de la sociedad.

Entonces pues, entender el pasado del automóvil en Morelia en su directa relación con la sociedad y concebirlo como un “actor” cultural más, es, junto con aproximarnos a las propias personas, el objeto claro de este planteamiento, ya que el generar una visión interina del pasado es lo deseable para enfrentar con delicadeza lo que construimos en la actualidad. Por tanto una serie de premisas a considerar pueden ir tomando forma. Primero, que como se ha venido argumentando: la tecnología es un “ser” simbiótico con la sociedad, ya que forma parte de el gran tejido sin costuras, o es actor del mismo escenario; además la gente y las máquinas conviven para determinarse, delimitarse y transformase mutuamente, al igual que con el resto de entes (economía, política, entre otros) que componente lo “cotidiano” siempre teniendo en cuenta al contexto socio-cultural que se esté mirando ya que es distinto para cada lugar, tiempo y acción.

Así pues, para Morelia esta máquina vino a representar mucho más de lo que las visiones deterministas de la tecnología nos refieren, que van encaminadas a lo “tradicional”, a observar sólo lo técnico y tal vez lo económico. No, el automóvil significó mucho más que eso. Es cierto que para el final de la primera década del siglo XX los primeros vehículos comenzaron a llegar a la ciudad, pero lo hicieron de forma distinta a la de cualquier otra ciudad debido a los procesos de significación y valorización que se construyeron alrededor de ese proceso; por ejemplo, las noticias plasmadas de la época a través de la prensa local iban siempre encaminadas a considerar al automóvil como un objeto de sumo peligro, pero también de colosales ventajas como el de compararlo con un ferrocarril en la casa. Los primeros “carruajes sin caballos” comenzaron a llegar a la ciudad a finales del año de 1907 y, fue para 1908 que se regularizó por primera vez sobre el uso y moderaciones de los aparatos, considerando además que las regulaciones van directamente relacionadas con el uso se puede observar que al menos hasta el año de 1918 la significación del auto era encaminado a la diversión y un objeto que denotaba la jerarquización social, al mismo tiempo que modificó su entorno para adaptarlo a nuevos caminos y urbanidad, pero

no en el sentido de cambiar la traza de la ciudad, sino en el sentido de “modernizar” su carpeta asfáltica para la circulación y, la construcción de “rutas para el recreo”. Ya con el génesis moreliano del transporte público (1917) se comenzaron a tomar direcciones diferentes en la significación del artefacto, que ahora iban encaminadas a hacer partícipe a la colectividad de ese “lujo”, pero su presencia no acortó las distancias sociales sino que las enfatizó. Y sería para 1923, con regulaciones reglamentarias y usos (imaginarios) de forma aparentemente estables, que ese “primer” periodo de estabilización socio-técnica se dio en Morelia, pero no significó un cierre total, ya que hay que recordar que este tipo de procesos con la cultura misma se encuentran en constante resignificación⁹⁴.

Fundamentalmente lo anterior representa un ejemplo de un análisis social a un sistema tecnológico desde la perspectiva de la historia. Sin embargo, como lo he mencionado anteriormente el modelo de la COST que además es el que se usó para el ejemplo del automóvil, carece de ciertos aspectos y que como he argumentado los complementa la historia cultural (lo ya propuesto del sentido de la teatralidad y la actuación), de hecho los autores de la propia construcción social de la tecnología en sus diversos escritos han quedado a deber ese complemento cultural y, por tanto en este ejemplo tampoco se contempla, sino que se busca hacer énfasis para que se contemplen en lo sucesivo todos los beneficios y herramientas que la historia cultural aportaría para el mejor desarrollo de la construcción social de la tecnología. Aun así, el ejemplo anterior sirve para ilustrar la importancia y la necesidad de la creación de una historia de la tecnología alejada de las tendencias deterministas.

En Morelia el automóvil cultural compartió significados característicos de esas máquinas, generados desde sociedades norteamericanas y europeas fundamentalmente y, expresadas e impregnadas en la ciudad a través de la prensa y, por supuesto, de los mismos aparatos. Por ejemplo, lo mencionado por Guillermo Guicci, acerca de que 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,

⁹⁴ Datos de: *Óp. Cit.*, Rodríguez Herrejón, Guillermo Fernando, *La introducción del automóvil a Morelia. Análisis socio-técnico*, Tesis de Licenciatura, UMSNH, Morelia, Marzo de 2011.

libertad, rebeldía, un símbolo de potencia sexual⁹⁵, fueron algunas de las asociaciones condescuadas y generales dadas al aparato, que se implementarían en el ámbito moreliano. Siempre constituyéndose en una red de relaciones, que le dan ese sentido y coherencia, con actores en específico con funciones en específico.

Por lo tanto, utilizaré imágenes a manera de ejemplo, que por sí mismas expresan los significados impresos en el automóvil en la ciudad. Las imágenes deben ser concedidas como la representación mental que circulaba en los imaginarios morelianos, siendo la significación el proceso que asocia un objeto, un ser, una noción o un acontecimiento a un signo susceptible de evocarlo⁹⁶.

Para comenzar la imagen 1.1 es una muestra de las caracterizaciones del proceso de significación de los vehículos, tomando en consideración que se trata de una fotografía de 1912, donde se aprecia que el significante de automóvil se manifestaba a través de la materialidad de la máquina, que atraía a una variedad de “curiosos” para tocar el aparato, dotándolo así de una referencia aprehendida de lujo, de algo que se buscara, algo que se deseara, tanto que se tuviera que buscar por lo menos tocarlo; al mismo tiempo la conversación entre uno de los transeúntes que lo están tocando y la persona que iba a bordo resulta notoria para remarcar la condición de estatus, al utilizar al auto como un signo diferenciador de condiciones. Entonces, en el imaginario moreliano, previsto de prejuicios sobre la máquina ante todo por parte de la prensa, formó la asociación de un automóvil con el significado de estatus, de jerarquías, mostrándolo de forma simbólica para que lo representara así, el ejemplo es claro, sobre todo entendiendo la necesidad de montar la escena fotografiada, de la incredulidad y asombro de los paseantes al contemplar un vehículo a las afueras de un hotel de la ciudad; que dicho sea de paso, perteneció a la familia Oseguera, dueños del hotel de mismo nombre durante el periodo y, su principal uso a demás del particular, fue el de transportar a sus invitados de “categoría” del hotel a donde dispusieran⁹⁷. La proximidad buscada con la máquina es manifiesto de lo anterior, además inclusive la pose de un sujeto en la esquina inferior izquierda es notoria, ya que se

⁹⁵ *Óp. Cit.*, Guicci, Guillermo, *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Universidad de Quilmes, Argentina, P. 187.

⁹⁶ *Óp. Cit.*, Guiraud, Pierre, *La Semántica*, 1992, P. 16.

⁹⁷ Relación de coches en: AHMM, siglo XX, C-37, legajo 1, expediente 15. Enero 1913.

encontraba de forma tal que expresaba una sumisión en cuanto al que tomaba la fotografía y, al automóvil mismo, al estar en con una rodilla en el piso al momento de ser capturado; en ese mismo sentido uno de los hombres que están tocando el auto se encontraba en una pose que sugiere una actitud de orgullo, al estar con una mano tocando el vehículo y con la otra arqueada, mirando a la cámara. Por supuesto que los elementos que aparecieron en la calle resaltaban con la intencionalidad, como la cuestión de las vestimentas, ya que pareciese que el vehículo se encontraba esperando a los individuos del extremo izquierdo de la imagen, vestidos con prendas netamente diferenciadoras, inclusive con complementos como el sombrero de traje, en contraste con las ropas portadas por los transeúntes, en ejemplo los sombreros típicos mexicanos. Entonces, un juego de exclusiones resultaba evidente.

Por supuesto y, como se ha dicho, los significados dados en la ciudad, aunque si bien compartían algunas cuestiones en cuanto a cánones de la estilística, usos, etcétera, en Morelia se configurarían subsiguientemente con algunas particularidades, sobre todo desde lo público; cuestión que se analizará posteriormente.



Imagen 1.1:Uno de los primeros vehículos en la ciudad. Foto en: Fototeca del Archivo del Poder Ejecutivo de Michoacán, *fondo antiguo de Morelia*. Hotel Oseguera, 1912.

La imagen 1.2 es un afiche publicitario de los automóviles Ford de comienzos de 1940 que circulaban en un periódico local⁹⁸. Por su puesto que el propósito de la publicidad es el vender, el volver “necesario” la posesión de un objeto, en el sentido de cultura de masas y de modernidad occidental, donde las cosas son hechas para sustituirse y el precio es una cuestión separada del valor, sin embargo significados en cuanto a los aparatos también pueden surgir de observar dicha publicidades.

Se enfatizan muchos signos en la imagen, como por ejemplo en la esquina superior derecha la alusión a un motor, V-8, muy novedoso en esos momentos, como una asociación simbólica a la potencia y fuerza del aparato en cuanto a su movilidad, como un signo de que era capaz de transportar sin problemas y por lo tanto a velocidad; la velocidad por si misma era un signo de la expresión de libertad impregnada en los vehículos, de control sobre el espacio. En la imagen se exaltaba que el vehículo era el “más fino en su clase”, una muestra de asociación de los vehículos con el estatus social, con la distinción, haciendo alusión a que no cualquiera podía tener un auto de las características y precios de ese Ford Mercury. La alusión directa al número de revoluciones que podía alcanzar la unidad era otra muestra de esa asociación con su poder, volviendo a la movilidad particular una cuestión de control del espacio. Igualmente la comodidad era una parte importante de la representación sobre lo que debía ser un vehículo, ya que se puede apreciar en la imagen que el sujeto conductor se muestra con expresiones faciales (dibujadas) de felicidad, expresada en el signo de la sonrisa, al ir conduciendo su vehículo Ford; signo de que poseer un auto era signo de felicidad, algo bueno, al mismo tiempo que al observar sus ropas se ve que son a manera de distinción, con un traje formal y un sombrero como signo jerárquico, volviendo al propio aparato un signo de la distinción y estatus social en el imaginario, ya que se señalaba a los sujetos que “debían” conducirlos, a dueños con intenciones de distinción social.

La comodidad era una cuestión simbólica siempre constante en la representación de los vehículos, por ejemplo en el recuadro de la parte derecha de la imagen se puede ver a una señora sentada en la parte trasera del vehículo anunciado, con la pregunta ¿ha sentido usted el nuevo Ford?, volviendo a las sensaciones parte de las representaciones, siendo el

⁹⁸ El afiche fue tomado en fotografía de: *El Heraldo Michoacano*, Morelia, 25 de febrero 1940, P. 5.

automóvil un signo de interacción cotidiana con lo humano, un sujeto más, capaz de ser sensible y táctil, por lo tanto la suavidad y el espacio de movimiento interno era un signo expresado contantemente en el imaginario moreliano sobre lo que era un automóvil. Al mismo tiempo que era un argumento de venta constante, ya que como se dijo anteriormente la cuestión fundamental con la publicidad es la de crear necesidad y deseo, que expresaba los signos de identificación deseables localmente sobre lo que debía ser un auto, con conductores expresados en el estatus social, con espacios internos amplios y sensibles y con potencia y velocidad sobre natural. Además de que la propia curvatura del vehículo en la imagen era un signo de su figura antropomorfa, con una curvatura expresa de sentidos de velocidad al ser aerodinámico, pero también con símbolos de movimiento al ser alargado.

2,250,000 REVOLUCIONES MENOS

Dos millones doscientas cincuenta mil revoluciones menos tiene el motor V-8 del Ford de Luxe para 1940, en un año de trabajo (1200 kilómetros), comparado con cualquier otro coche de Luxe, de precio bajo.

VOTRO FACTOR PARA EL BAJO COSTO DEL FORD

El Ford está reconocido como el automóvil del funcionamiento sobresaliente en su clase: sin embargo, por cada kilómetro de recorrido el motor Ford V-8 de 85 caballos, tiene menos revoluciones que los motores de otras marcas. Esto significa larga vida y bajo costo de mantenimiento.

Todo en el Ford 1940 está diseñado para dar a usted el coche más fino por su dinero - y para ahorrarle a usted dinero, mientras lo usa! Además de ser el Patrón del Estilo en su clase, el Ford es el Patrón de la Calidad y el Patrón de la Economía. Podemos probarlo a la hora que usted guste.

GRANDES FRENSOS HIDRÁULICOS 3.32 METROS ENTRE RUEDAS

Auto X Auto Y FORD V-8

El Ford tiene los frenos con bombas de mayor diámetro, y área de frenamiento en su clase.

La base de sillones del Ford V-8 es de 3.32 metros. El Ford 1940 es el más grande y de más amplitud interior que se ha fabricado.

FORD V-8

HA SENTIDO USTED EL NUEVO FORD?

Un rango sobresaliente en el nuevo Ford 1940, con motor V-8 de 85 caballos, es la nueva comodidad en marcha. Este no es un simple argumento de venta, sino una verdad. Las razones son las mismas: más fáciles, la suspensión mejorada, la nueva barra estabilizadora, los amortiguadores hidráulicos, reforzados, y los nuevos asientos de "bordo Rotante". Ningún otro coche de bajo precio le ofrece estas ventajas.

INVITACION: Escuche usted todas las demoras, pero a las 8 en punto de la noche, por la XEQ a la Red Panamericana, el mejor programa de LA HORA SINFÓNICA FORD.

Morelia Automotriz, S. de R.L. MATRÓN 1173, TEL. 70242 163 Y 831 - MORELIA, MICHA.

Imagen 1.2: publicidad de un vehículo Ford Mercury de 1940, en donde se destacan sus sentidos de poder, en cuanto a la máquina, comodidad y lujo. *El Herald Michoacano*, Morelia, 25 de febrero 1940, P. 5

La red sociotécnica vista en este afiche es construida para el consumo, desde el punto de vista que supuso la intencionalidad de vender autos, pero también para la identificación de los sujetos que compartieran ciertas características, como las del deseo de libertad, volviendo así al vehículo un signo de tal cosa. Entonces, aficionados, élites, aventureros, pero también negociantes y empresas formaron parte de esa red de operación de la tecnología de forma social. Otros vehículos compartían publicidades similares, entre las principales marcas que se vendían en Morelia para la primera parte de siglo eran los Estudebaker y los Chevrolet, en modalidades de vehículos privados para la diversión, aunque algunos con tintes de trabajo tales como las camionetas.

Significados de libertad, movimiento e individualidad eran una constante en las representaciones, al mismo tiempo que la asociación de los vehículos con la noción de lo comercial, en cuanto a su venta y consumo. Por ejemplo durante la década de 1950 es que en distintos diarios de la ciudad se volvieron frecuentes las notas de anuncios “clasificados” de venta de automóviles de particulares a particulares. Pero no todas las cuestiones iban únicamente a eso, existían frecuentemente imágenes de asociaciones de los vehículos con valores familiares, como en la imagen 1.3.



Imagen 1.3: caricatura de una familia, con el automóvil como un signo de unidad, seguridad y estratificación. Imagen en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 8 de julio de 1960, P. 16.

Los signos familiares de unidad en torno al vehículo era una constante en la forma de evocación de las máquinas, convirtiéndolos así en miembros más de la familia. Por ejemplo, las representaciones de prudencia, responsabilidad y racionalidad se ligaban a los vehículos por su relación con el “deber” de los hombres de proteger a su familia, al mismo tiempo que de movilizarla. Dicha imagen era una caricatura parte de un reportaje sobre la importancia de las familias que viajaban en vehículos de motor, con la consigna de “nosotros primero”, muestra de la importancia en la medida civilizatoria que adquirirán las máquinas en cuanto a dicha asociación de convivencia familiar. El reportaje se centraba en la necesidad de adquirir autos eficientes, pero también seguros, con frenos muy potentes e invitando a los “padres de familia” a conducir de manera “moderada”, controlando la velocidad, conviviendo correctamente con los otros conductores y protegiendo a su familia, invitando a hacer “algunos sacrificios” (en cuanto a velocidad) para la diversión de sus hijos y la seguridad en general⁹⁹.

Igualmente en la caricatura se expresaban sensaciones de cariño con los vehículos, volviéndolos signos de entes animados, ya que se observa a la familia en un contacto directo de convivencia con la máquina, a manera de expresar pertenencia y calidez, al mismo tiempo que felicidad, con sonrisas claras por el viaje que se realizaría. Además, en el imaginario moreliano se marcaba a los vehículos como signos de necesidad familiar, al volverlos parte de la familia, pero también en el hecho de que para viajar y divertir a la misma se tenía que poseer un auto, la necesidad entonces era parte importante de la representación de los vehículos privados, junto con la libertad, el confort y el movimiento, pero ligado también a la seguridad familiar, a la calidez de sentidos, volviendo a los vehículos susceptibles de ser “queridos”.

De igual forma, la imagen 1.4 muestra una publicidad de automóviles en Morelia en el año de 1971¹⁰⁰, donde la referencia era igualmente de libertad, estatus, deseo, etcétera, pero con connotaciones específicas, por ejemplo el lema “le brinda a usted la oportunidad” (para comprar un auto por parte de la agencia) implica un sentido de necesidad, y de la “amabilidad” para facilitar la adquisición (remarcando que la posesión de un auto era un objeto de estatus local muy fuerte). En la imagen se muestra a varios autos, nuevamente en

⁹⁹ Artículo “Nosotros primero” en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 8 de julio de 1960, P. 16.

¹⁰⁰ Anuncio tomado de *La Voz de Michoacán*, Morelia, febrero 19, 1971.

movimiento, referenciando un significado de libertad y control, pero enmarcados en un trébol, símbolo de suerte tradicional (anglosajón, pero aprehendido) para denotar no sólo los buenos precios de la agencia, sino la fortuna de poder poseer un auto, y por lo tanto de reafirmar la necesidad de uno y justificando así la oportunidad que se brinda como invitación en el anuncio; además la fortuna usada como una metáfora, para explicar la suerte y poderío de quienes los condujesen y, fundamentalmente para denotar la fortuna, en el sentido de riqueza, pero también de distinción jerárquica. La idea de lo “flamante” resulta evidente en los significados dados en Morelia a los vehículos, compartidos por supuesto en la colectividad de representaciones, haciendo énfasis en lo resplandeciente, a través del movimiento, pero al mismo tiempo como una forma de denotar que lo nuevo es superior, una invitación de esa publicidad para atraer.

El lema “tenemos el vehículo que usted busca” es muestra nuevamente de la individualización expresada en los aparatos, ya que el adquirir uno es sinónimo de ser único también, la idea de un vehículo ideal para una persona en específico, enmarcando así al auto como algo más que un objeto, tal vez como un miembro de la familia, a semejanza de una mascota. La disposición de las letras hace clara la intencionalidad de vender, dando redundancia en el tiempo de la oferta y de los lugares a donde ir, haciendo notar la validez auto percibida de la agencia como la “mejor”, y por último dejando en claro que se venderán autos usados y nuevos, en contraposición a lo de ¡un auto para cada quien!, un claro imaginativo consumista de “las cosas son para desecharse” y reemplazarse, una característica de la cultura occidental de los últimos tiempos, que tuvo fuerte arraigo en la Morelia del siglo XX, al menos desde la década de 1950.

Al mismo tiempo la red sociotécnica que se generó en base a esta publicidad es clara, una red de consumidores y proveedores, pero mediada por las capacidades estéticas del vehículo, por lo tanto un universo de sujetos sociales que se auto posicionaban como pertenecientes a una categoría, o a un valor, como el de lujo, así como la de distinción, pero con la implicancia comercial de operación de la red, que marcaba estrategias de venta y, por supuesto, aunque no se encuentre explícito en esta imagen, resistencias tácticas, ya

que es prácticamente plausible que los sujetos compradores regatearan¹⁰¹ el precio, pero de forma tal que no se percibiera, ya que como representaba una cuestión de estatus el poseer una auto, si se podía pagar por él representaba una parte importante para esa imagen generada.

En base a lo anterior es que debe considerarse entonces que la tecnología cultural del automóvil marcó y formó sociolectos específicos a la hora de referir a los significados de las máquinas. Por ejemplo, el propio término de lo flamante, para referir al lujo expresado en el anuncio, era sin dudas una palabra empleada por las personas que los comprasen y los condujesen posteriormente, para distinguirse de quien no los tuviera, pero también para hacerlo de los “viejos” que si los tuvieran, mostrando los suyos como algo mejor.



Imagen 1.4: publicidad moreliana sobre automóviles, mostrando características culturales de los mismos. En: *La Voz de Michoacán*, 18 de febrero de 1971, P. 7.

¹⁰¹ Regatear: discutir el precio de algo, para obtener una ventaja; también puede considerarse como evitar la ejecución de una cosa. Tovar, Antonio (Prólogo), *Gran diccionario patria de la lengua española*, edit. Patria, 1983, México, P. 1369.

Otra imagen, la 1.5 (seccionada en dos partes), nos muestra una publicidad de motores en la ciudad de México igualmente en el año 1971¹⁰², pero que perteneció a una revista publicada para choferes de camiones y, que se encontró en los archivos de las organizaciones locales, concretamente en posesión de un miembro de La Asociación de Auto transportistas Michoacanos Hidalgo. Dicho anuncio nos indica otro sentido de asociación del vehículo, el sentido del trabajo. En él el uso de la metáfora es claro, para explicar la condición de pesadez y descomposición en cuanto a los motores comunes y resaltando la eficacia de los propios, esta metáfora es en base a comparar una calabaza con un motor poco funcional, por ejemplo puede verse en la imagen a dos hombres, unos de ellos se asume mecánico por sus vestimentas (igualmente el significante mecánico traducido en este caso en significado en base a la representación de una cosa, la ropa, resalta como una característica local de cómo debía de verse y comportarse un mecánico) y a un chofer (público a quien iba dirigido el anuncio) sacando una gran calabaza de un camión. En el imaginario el significante “calabaza” denota varios sentidos, que en este caso el significado es de motor no funcional, pesado y descompuesto; y por tanto se hace la representación de una cosa, una calabaza, como un motor malo en el lenguaje simbólico (como signo) de un contexto, el mecánico y de conductores en este caso; la metáfora se realizó debido a que una calabaza podrida resultaba venenosa, al ingerir algo descompuesto, no por ser venenosa *per se*, por lo tanto la asociación es coherente y, además, entendible entre sus usuarios, la calabaza como un artículo que se podía conseguir a precios bajos, por lo tanto accesible para los choferes, pero en este caso como referencia a un motor descompuesto.

Una red de significados y operaciones sociotécnicas se formó en base a este anuncio, pero que ahora no se trataba de las cuestiones de lujo, ni de las cuestiones consumistas comerciales en torno al propio aparato, no, en este caso la atención se centraba en la relación de actores obreros, choferes y mecánicos básicamente, mostrando a los vehículos como posibilitadores de trabajos interconectados, en base al mantenimiento y reparación en este caso. Pero por supuesto también implicaba la cuestión de la

¹⁰² Anuncio tomado de *El informador camionero*, revista de junio, México D.F., 1971.

comercialización de refacciones y partes de las máquinas, al ser el propósito más directo la venta de motores. Una red de labor, poder y negocio es visible, donde las vidas de esos individuos se encontraban articuladas en torno a los automóviles, camiones en este caso, para ser más específico.

Además, mostraban una imagen de un brazo arqueado y musculoso, sinónimo de fuerza y poder, explicado a través de una metáfora, de la corpulencia como signo de fuerza, por lo tanto de un brazo como muestra simbólica de la misma, esto para dar sentido a la capacidad de potencia de los motores que estaban anunciando; pero al mismo tiempo como un significado de los automóviles como “trabajo”, diferentes a las cuestión de lujo totalmente en sus representaciones, como máquinas potentes, que debían ser siempre confiables y, al mismo tiempo a sus choferes, como ajenos a las reparaciones, mostrando la incredulidad del chofer al rascarse la cabeza (esto en si mismo constituye una metáfora sobre la incredulidad), denotando la distancia en cuanto al mecánico, a manera de formar roles sociales bien diferenciados y establecidos, que se interconectarían para funcionar en conjunto, inclusive en dependencia si se quiere.

En ese sentido, el significado de medio de vida a través de la máquina es claro, igual que la necesidad de mantenerla en óptimas condiciones para no perjudicar el propio trabajo y sustento.



Imagen 1.5: publicidad de motores mostrando una metáfora sobre los vehículos. Con el título “No le de calabazas a su camión”, en: *Informador camionero. Voz del transportista nacional*, n° 73, México, D.F., junio de 1971, P. 11.

Empero, una de las metáforas de asociación de sentidos más utilizadas en el utillaje nocional moreliano (y en general) sobre los automóviles particulares es en la distinción de las camionetas. Los signos de identificación para asociar una camioneta en cuanto a un auto es en base a significados específicos, por ejemplo la imagen 1.6¹⁰³ nos muestra dichas asociaciones, la misma es una muestra más de la publicidad de vehículos privados aparecida en la prensa moreliana, muestra directa de las representaciones circulantes, en este caso de 1987:



Imagen 1.6: publicidad de camionetas en un diario local, expresando significados de fuerza, trabajo y hombría, distinguiéndose así en cuanto a significación y por lo tanto representación material, de los automóviles. Fotografía en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 1 de febrero de 1987, P. 11-A.

El significante en este caso vuelve a ser el referente material susceptible de evocación, que es la camioneta, significado en cuanto a asociaciones simbólicas y usos, que tal y como se aprecia en la imagen anterior, iban encaminados nuevamente a la corporalidad de la máquina como metáfora de su fuerza, siendo grande, estéticamente tosca

¹⁰³ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 1 de febrero de 1987, P. 11-A. Publicidad de camionetas como vehículos privados.

y no aerodinámica como en otros casos. Muchos lemas en la nota publicitaria saltaban a la vista, como el encabezado “fuerza del líder” o en la parte inferior derecha el “nacidos fuertes”, ambos dichos son una muestra de las representaciones que los vehículos de ese tipo tenían, de la asociación con la fuerza, la fuerza en su sentido de movilidad total y funcional, con motores grandes y capaces de transportar cualquier cosa, además caracterizándose a sí mismos como los líderes, como la marca de mayor potencia dentro de la representación de fuerza (sin embargo este hecho es característico de la publicidad, donde la intención es vender), de hecho una de las asociaciones más comunes en el imaginario local, construido desde la publicidad y la propia taxonomía de las máquinas es el de volver a las camionetas, la rama “ruda” de los automóviles, en entes de trabajo. Pese a esa diferenciación en representación, volviendo a los vehículos como medios de trabajo privado, para la movilización de material por ejemplo, nunca perdió su doble significado ligado a los otros vehículos particulares, como el lujo, la comodidad y la distinción.

En ese sentido, en la publicidad anterior pueden considerarse lemas como el “máxima comodidad interior”, como un signo del significado de confort que poseían (y poseen) los vehículos de ese tipo, que pese a ser fabricados para el trabajo, eran asociados también a la comodidad. Además, expresiones como “impresionante potencia” revelan asociaciones ligadas a la velocidad, deseo de evocación común en los vehículos, convirtiendo a las camionetas en vehículos privados capaces de ser entes de trabajo, pero también de poder y potencia en cuanto a la libertad de movimiento. A decir de ello su propio tamaño los han vuelto en un símbolo de poder y masculinidad, asociándose a lo tosco, rudo y fuerte, pero también a la libertad, a la capacidad, por su fuerza de ir por cualquier tipo de terreno y de mover lo que sea, al mismo tiempo que de protección, característica de su corporalidad, grande y evocadora de sentidos fuertes y, dicho sea de paso, también de respeto y jerarquización. Por lo tanto la metáfora de una camioneta=hombre fuerte es constante y, se busca representar por sus conductores.

Morelia, siendo tan característica por su tamaño (muy pequeña) y sus relaciones estrechas en cuanto a trato social y movilidad, ha caracterizado a los vehículos en una

representación un tanto negativa para finales del siglo XX. En ese sentido la imagen 1.7¹⁰⁴ nos muestra una representación de los vehículos como un problema social:



Imagen 1.7: caricatura representando el problema de la movilidad urbana generado por el exceso de vehículos en Morelia a fines del siglo XX, además de las constantes tomas a espacios públicos. Imagen en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 1 de junio de 1994, P. 3-A.

En la caricatura se representan imaginarios acerca de los vehículos privados como un problema de movilidad, más bien la falta de la misma ocasionada por excesos en los números de conductores y sus máquinas. Pero al mismo tiempo la constante de estrategia social de tomar las calles de la ciudad para impedir la movilidad se ve reflejada en la caricatura, como muestra del descontento generado y masificado en Morelia, que constantemente se ha visto presa de la parálisis total por causa de diversas organizaciones y movimientos, como por ejemplo el sector de transporte público, que desde la década de los años sesenta ha paralizado a la ciudad con protestas y tomas de calles como medida de acción para la defensa de sus derechos laborales percibidos, pero de la misma forma otros grupos han reproducido la práctica, como el caso de estudiantes, maestros, jornaleros,

¹⁰⁴ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 1 de junio de 1994, P. 3-A. Nota sobre el Caos vial, con caricatura.

etcétera, prácticamente cualquier grupo de sujetos que tengan algún descontento con la autoridad paralizan la ciudad. Así pues los vehículos particulares se han vuelto también una asociación y sinónimo de caos vial, de movilidad.

En cuanto a signo de modernidad, es notorio que el automóvil particular siempre se ha ligado al significado de “adelanto”, de “eficiencia” y por supuesto de individualidad y libertad, todos esos significados son característicos de la modernidad. Sin embargo debe entenderse que modernidad en cuanto a la auto percepción en cuanto a la otredad, a una referencia de lo que se es y de lo que no se quiere ser¹⁰⁵, ligando permanentemente durante el siglo XX a los vehículos a la velocidad, el lujo y la distinción social, como símbolos de prestigio, de poseer lo más adelantado y ser distintos a los otros, ser mejores.

Puede apreciarse desde ahora la ambigüedad del término “automóvil” y, como se vio en los ejemplos está sujeto a un gran número de significados que se mentalizan y dan sentido en base a las asociaciones que se hacen de él, al mismo tiempo que se representan simbólicamente. Entonces, es plausible sugerir que el automóvil como una representación cultural supone una construcción, significativa capaz de interpretarse y reconfigurarse en base a contextos específicos, pero de forma más amplia que la propia tecnología y el auto en particular suponen una comprensión, a manera de una fusión de horizontes¹⁰⁶ para poder hacerlos cobrar sentidos; aclarando que como toda la tecnología que se inserte en un espacio social los prejuicios locales de valores y, de la realidad en general, determinarían su significado, por tal motivo en sociedades como la moreliana ponderarían las cuestiones de estatus de inicio, pero se desarrollaría transformándose en una red de transporte capaz de ejercer control de tal forma que difícilmente se apreció en otros lugares, sobre esto se discutirá en el siguiente capítulo.

Las representaciones morelianas sobre los vehículos de motor particulares durante el siglo XX se ligaron pues, constantemente y en circulación continua, a bienes de lujo,

¹⁰⁵ Véase: *Óp. Cit.*, Viano, Carlos Augusto, *Los paradigmas de la modernidad*, P. 141, En: *El debate modernidad-posmodernidad*, Casullo, Nicolás (compilador), Edit. Retorica, Buenos Aires, 2004.

¹⁰⁶ Horizonte es: es el ámbito de visión que abarca y encierra todo lo que es visible desde un determinado punto, desde lo cultural denota la valoración y medición de la realidad con los propios juicios y prejuicios. Por lo tanto una fusión de horizontes en el sentido de que se vuelvan una las concepciones del automóvil que venían de fuera con las pensadas localmente, en un dialogo continuo. Véase: Gadamer, Hans -George, *Verdad y método I*, ediciones Sígueme, Salamanca, 1999, pp. 372-373.

consignados a la distinción social de sus dueños, pero al mismo tiempo armados para evocar sentidos, de sensaciones que se buscaban expresar, como la velocidad en una directa metáfora de la aerodinámica de las máquinas y la expresión de su libertad y también libertinaje. “Así, tanto en su concepción como en su propósito original, el auto es un bien de lujo. Y el lujo, por definición, no se democratiza: si todo el mundo tiene acceso al lujo, nadie le saca provecho; por el contrario, todo el mundo estafa, usurpa y despoja a los otros y es estafado, usurpado y despojado por ellos”¹⁰⁷; sin embargo es tanto lujo como valores y personalidad, además de diseño. La actuación de los vehículos en el escenario social, confiriéndoles valores y significados ha sido la constante en Morelia y el mundo, volviéndolos parte de la familia y, una característica de la misma desde la segunda mitad del siglo. Además, asociaciones como las de la fuerza, el trabajo y la masculinidad han sido constantes en las representaciones, sin bien no quiere decir que los vehículos se hayan vuelto accesibles para todos los estratos sociales, si los ha vuelto una cuestión de cultura de masas, donde se ha creado la “necesidad” urbana y social de los mismo para la movilidad, el trabajo, la libertad y la diversión. Se han masificado a tal punto que se han vuelto un verdadero problema para las urbes en prácticamente todas las ciudades del mundo, representándose en las últimas décadas como signos negativos de la modernidad, pero tan adictos a ellos que sería inconcebible imaginar a las ciudades y a la movilidad sin ellos.

Al mismo tiempo las representaciones sobre sus conductores han cambiado, pero circulantes en sentidos y asociaciones similares, ligándolos siempre a los privilegiados, a la distinción y jerarquización, pero también a la fuerza, a la hombría al conducir un vehículo, por su capacidad de control y libertad de movimiento. Al mismo tiempo que a caracterizaciones de trabajo, poder y libertinaje. Asimismo la personalización ha constituido un factor importante en las representaciones de los vehículos, al personalizarlos con accesorios de significados diversos, como emblemas o calcomanías que los impregnen de valores o de colores que les transmitan características simbólicas. Dentro de los sectores que más personalizan sus vehículos son los clubes de automóviles, en Morelia uno de los primeros fue el “Club Automóvil Morelia”¹⁰⁸ que se fundó en 1960 y que permanece en

¹⁰⁷ *Óp. Cit*, Gorz, André, *La ideología social del automóvil*, Revista: *Letras Libres*, México, Diciembre de 2009, P. 14.

¹⁰⁸ Referencia en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 7 de julio de 1960, P. 6. Bajo el título “Club automovilístico en la ciudad”.

activo hasta nuestros días, además de las personalizaciones como evocaciones de sentidos, o extensiones de la corporalidad, como signos de fuerza o masculinidad, significados de colores o poder; también a través de las muestras de espectáculos es que los distintos clubes de la ciudad expresaban sus significados de los vehículos como objetos de estatus social, de lujo, de aventura y de poder. Muchos más clubes se extenderían en la ciudad, como los enfocados directamente a los vehículos antiguos durante los años noventa.

Por lo tanto el vehículo fue y es un significante rico en explotación. Habiendo dicho eso, entonces el automóvil debe considerarse como una metáfora, al mismo tiempo por supuesto que como metonimia, sinécdoque o ironía¹⁰⁹, de un valor, de un significado, como lo expresado en los ejemplos dados hasta este punto los significados de movimiento y libertad son algunos de los más representativos a la hora de avocar la palabra o la imagen de automóvil, pero otros como el de poder, control, sensualidad, fortuna, diversión, etcétera, también están presentes; por lo tanto es una tecnología cultural. Por supuesto que estas consideraciones suponen únicamente el inicio de esta investigación y a lo largo de su desarrollo pretenderé reflexionar sobre las diferentes representaciones del automóvil en Morelia, en cuanto a sus prácticas (capítulo 4), al mismo tiempo que en reconstruir las redes sociotécnicas que generó y, que posibilitaron su funcionamiento, marcándolo con códigos, significados y valores, así como acciones.

1.4 La sexualidad vinculada a los automóviles.

¿De qué hablan los hombres?, de autos por supuesto¹¹⁰, una asunción común sobre la masculinidad que ha sido una constante en los imaginarios, a decir verdad la pregunta referida apareció en un diario moreliano de mediados del siglo XX. En el presente apartado se extenderán las consideraciones de los automóviles como significantes materiales capaces

¹⁰⁹ Metáfora: consiste en la asociación entre dos conceptos, de tal manera que para referirse a uno de ellos se nombra al otro. Metonimia: cuando se designa una cosa o idea con el nombre de otra. Sinécdoque: cuando una parte de algo es usada para representar el todo, o viceversa. Ironía: cuando se da a entender lo contrario de lo que se dice, o el significado va más allá de lo que se quiere decir para expresar lo contrario. Los trops fundamentales en la obra de: White, Hayden, *Metahistoria: La imaginación histórica del siglo XIX*, Fondo de Cultura Económica, “serie historia”, México, 1992, pp. 432.

¹¹⁰ Expresión en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 8 de julio de 1960, P. 16. En una nota Bajo el título “Nosotros Primero”.

de evocar significados y se expondrá en particular la valorización de la identidad corporal marcada en las máquinas, los signos que los volvieron susceptibles de ser herramientas sensuales, por ejemplo. Para comenzar habría que decir que el género es una construcción instituida y estilizada por la manera de concebir y percibir los gestos corporales, los movimientos y las normas sociales de convivencia y representación, en otras palabras se enseña a ser hombre o a ser mujer a través de la estilización y actuación de las acciones y los sentidos; sin embargo las características fisiológicas de los cuerpos no son negadas, lo que hace masculino a un hombre o femenino a una mujer, lo que es construido como una situación histórica es el género y en la sociedad moderna se superpone a los hechos naturales, con las identidades sexuales marcadas y definidas en cuanto a características aceptadas¹¹¹. Entonces pues, el sexo encierra la “verdad” que debe ser por medio de técnicas que lo objetivan, sin embargo lo fascinante es que la clave de esta extracción se encuentra en la “interpretación” por parte de aquel que escucha; capacitado y autorizado para descifrar el código encriptado de la verdad sexual. Así, el cuerpo se inserta en unas relaciones de poder al confesarse el sujeto ante aquellos que ostentan las claves interpretativas: los sacerdotes, los médicos, los psiquiatras y los científicos sociales¹¹². En otras palabras, con la cuestión corporal-sexual construida y capaz de ser interpretada (actuada) se tiene que entender que se habla de sexo se hace de forma institucionalizada, en este caso por ejemplo es correcto hablar de sexo en vehículos debido a que se ha institucionalizado por parte de la escuela, prensa y representaciones los sentidos corporales que tiene las máquinas, como una construcción social, un actor en extensión de los humanos cargado de significados.

En ese sentido los vehículos de motor han constituido una fuerte herramienta en la representación de lo sexual, en base a lo corporal fundamentalmente. Para ello debe considerar que los cuerpos son “es el cuerpo natural, portador de fuerza y sede de una duración; es el cuerpo susceptible de operaciones específicas, que tienen su orden, su tiempo, sus condiciones internas, sus elementos constitutivos, cuerpo del encauzamiento

¹¹¹ Véase: Butler, Judith, *Actos performativos y constitución de género: un ensayo sobre fenomenología y teoría feminista*, pp. 297-300, En: Case, Sue-Ellen (Coord.), *Realización de los feminismos: teoría crítica feminista y teatro*, Universidad John Hopkins Press, 1990.

¹¹² Foucault, Michel, *Historia de la Sexualidad. La voluntad del saber*, Siglo XXI editores, México, 2003, P. 26.

útil”¹¹³. Entonces, los cuerpos como una construcción social con significados y relaciones de poder son entendidos como cuerpos dóciles; “el cuerpo humano es, como sabemos, una fuerza de producción, pero el cuerpo no existe tal cual, como un artículo biológico o como un material. El cuerpo humano existe en y a través de un sistema político. El poder político proporciona cierto espacio al individuo: un espacio donde comportarse, donde adoptar una postura particular, sentarse de una determinada forma o trabajar continuamente; si el cuerpo humano es una fuerza productiva, es porque está obligado a trabajar y está obligado porque se halla rodeado por fuerzas políticas, atrapado por los mecanismos del poder”¹¹⁴. Así pues queda entendido que los cuerpos como una construcción son la representación de la forma estética y de valor que los actores sociales tiene que asumir para funcionar en la sociedad, que los limita y los define y, al mismo tiempo los liga a acciones y objetos, como los automóviles. También debe considerarse que constantemente esos cuerpos dóciles, con significados y evocaciones, con actuaciones y objetos formativos, son vigilados; “La microfísica del poder permite determinar cómo el poder disciplinario atraviesa los cuerpos y graba la norma en las conciencias. A partir de los siglos XVI y XVII, en el ejército, en las escuelas, los hospitales, los talleres y otros espacios se desplegaron toda una serie de técnicas de vigilancia y control, de mecanismos de identificación de los individuos, de cuadrícula de sus gestos y de su actividad que fueron conformando determinados tipos de productores”¹¹⁵. En este caso la vigilancia de la sexualidad referente a los vehículos de motor ha sido consensada y vigilada por parte de los propios sujetos, que los han regulado con representaciones corporales aceptables, como el conducir o las propias formas de los autos y que han sido institucionalizadas en reglamentaciones de convivencia, por medio de oficialías de tránsito, al mismo tiempo que inculcadas por la propia familia; por ejemplo, a los niños de las sociedades modernas (incluida la moreliana del siglo XX) se les enseña y se les vigila (controla y forma) a jugar con carritos, a las niñas no y, se les reprende si se salen de la norma.

Entonces, el sexo se ha vuelto algo fundamentalmente comercial en la sociedad moderna del siglo XX, a través de la venta de sentidos y sensaciones y, los automóviles son

¹¹³ Foucault, Michel, *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*, Siglo XXI editores, Argentina, 2002, P. 247.

¹¹⁴ Foucault, Michel, *Tecnologías del yo y otros escritos afines*, Paidós, Barcelona, 1990, pp. 10-12.

¹¹⁵ Foucault, Michel, *Microfísica del poder*, La Piqueta edit., Madrid, 1992, pp. 25 y 26.

el ejemplo perfecto de la masificación y venta de dichos sentidos. Como lo ha dicho Guillermo Gucci el automóvil se ha transformado en el reflejo de una proyección sexual¹¹⁶, ya que el galanteo y el cortejo se formaron en estrecha relación con los vehículos desde su invención, los jóvenes ganaron movilidad y privacidad, formando espacios públicos para esas prácticas privadas (como los miradores, signo popular de la cultura occidental para besar a bordo de vehículos, con vistas románticas), volviendo a los automóviles en habitaciones se puso al alcance de grupos significativos de la sociedad moderna la capacidad de las máquinas de ser medios de lo sensual y sexual, controlando el cuerpo y espacio de los sujetos, además de añadiéndole sus representaciones y significados de paseos, viajes, movilidad, poder y trabajo, pero por tanto ligado a la posibilidad de ir (viajar) a sitios de diversión ligada a lo sexual, a bares, bailes y fiestas, convirtiendo a los automóviles en herramientas poderosas de inhibición sexual, de medio de cortejo y de libertad de galanteo, provocando el deseo de poseer vehículos y, obviamente, el deseo por asociación de compartir su espacio, su sexo, su libertad.

Entonces, puede comenzar a comprenderse que los vehículos de motor han constituido una construcción no únicamente de sentidos de lujo y trabajo, sino también de formas de convivencia ligadas al cuerpo, donde se le ha asociado a lo masculino, por su “dificultad de conducción”, su fuerza y su libertad; pero también a lo femenino, en su forma estética y de relación con el deseo; al mismo tiempo que a sentidos y sentimientos, como en la popular frase, “el amor existe, anda sobre ruedas”. Por lo tanto el automóvil es sobre todo exterioridad, como una expresión simbólica de esa constitución de sexualidad y corporalidad proyectada y controlada.

Por ejemplo, en la publicidad constantemente se yuxtaponen a las representaciones femeninas con las máquinas, fusionándolas como objetos del deseo masculino. Las máquinas antropomorfas son parte de una construcción de la tecnología como un significante susceptible y sociable, cargado de valores y significados, instituidos en su corporalidad.

¹¹⁶ Véase: *Óp. Cit.*, Gucci, Guillermo, *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, 2007, pp. 187-189.

Con los vehículos ligados a imágenes sobre lo sexual y controlados en la identidad, es claro que han marcado a los actores con los que interactúan, ya que si bien los autos imitan las figuras estéticas femeninas en sus curvas o sentidos de deseo, también lo hacen en sus formas toscas y grandes de sentidos masculinos. Dicho de otro modo, los vehículos de motor han adquirido identidades en sí mismos al ligarse a asociaciones sexuales y, se han vuelto herramientas para tales fines, enseñándose y actuándose desde la infancia, controlados por medios publicitarios y reglamentaciones de conducción y convivencia.

Ahora bien, en Morelia durante el siglo XX dichas representaciones de los vehículos de motor como objetos e identidades sexuales, marcadas en lo corporal, también fueron una constante. Por ejemplo, las conductoras fueron frecuentes desde inicios de siglo, mostrando que en Morelia no existió una separación en cuanto a género tan tajante para la conducción de vehículos, en comparación con otros lugares (como en el escenario rural de Estados Unidos), aunque bien no se convirtió en un signo de trabajo para las féminas, más bien reforzó los sentidos de elegancia, distinción social, poder y libertad.

La publicidad fue una parte importante de las representaciones sobre lo sexual y corporal que los vehículos tenían; por tal motivo el movimiento del cuerpo, o comportamiento cinético comprende de modo característico los gestos, los movimientos corporales como los de las extremidades, las manos, la cabeza, los pies, las piernas, las sonrisas, los parpadeos, dirección de los ojos y las posturas de los cuerpos, emblemas identificables (signos), la proxémica (proximidad entre objetos y sujetos en las composiciones de imágenes) y, los artefactos¹¹⁷; y es a través de este comportamiento cinético que se pueden ver reflejados varios significados de los vehículos en cuanto a sus valorizaciones sexuales en imágenes circulantes en la prensa moreliana.

A continuación se expondrá una fotografía con publicidad de 1960 (imagen 1.8):

¹¹⁷ Hall, E.T., *Comunicación no verbal: perspectivas básicas*, pp. 17-25, En: Knapp, Mark L. (Coord.), *La comunicación no verbal. El cuerpo y el entorno*, Paidós edit., Barcelona, 1982.



Imagen 1.8: Nota publicitaria que hacía énfasis en la delicadeza y belleza de las conductoras femeninas, sugiriendo comportamientos correctos, como el traer siempre maquillaje en los vehículos.
Fotografía en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 8 de julio de 1960, P. 13.

En la imagen se pueden apreciar características corporales de expresión, simbolismos de las representaciones que se debían tener en los imaginarios de mediados de siglo XX sobre las conductoras, sus actuaciones y su aspecto. Bajo el título de “nosotras decimos: onda veraniega” la nota periodística hacía énfasis en que las féminas que condujeran vehículos era porque extendían su propia “elegancia y seducción” a través del aparato, como un signo de sexualidad expandida, además de que invitaba a estar preparadas para los viajes, ya que con la suciedad de las máquinas era “necesario” llevar maquillaje a bordo “todo el tiempo”, así como cambios de ropa. En la imagen se nos muestra a una joven mujer, aunque nunca conduciendo, como un signo de esa elegancia y sensualidad de la que se impregnaba a los vehículos, al asociarlos directamente en la imagen a la curvatura femenina con el signo de deseo; la mujer siempre sonriente, de forma sugerente, de tal manera que invitaba a la representación de deseo por medio del signo de felicidad, que producía viajar. Una característica interesante es que se invitaba a las mujeres conductoras a mantener diversos cambios de ropa en los vehículos, por ejemplo en la imagen se ve como en el centro la joven tenía un short, exaltando al mismo tiempo el sentido referencial de exposición carnal en la imagen, reforzando al auto como un signo de sensualidad, pero en las otras imágenes usaba una falda larga, debido a que se sugería “no tener falda

mientras se conducía”, por motivos de higiene, ya que se manchaba mucho, pero sin lugar a dudas puede considerarse más bien como un signo corporal para reforzar los signos y concepciones de los vehículos como algo sexual, en este caso como una herramienta de cortejo para las jóvenes que extendía su propia elegancia y seducción. La proximidad de la joven en la imagen en cuanto al vehículo es otra muestra de ello, entrelazándolos en el imaginario como tópicos ligados, volviendo a la mujer y al auto signos de deseo masculino, pero también extensiones de la femineidad para explotar sus características y afianzarlas.

Otro ejemplo de las representaciones ligadas a lo sexual es la propia conducción, ya que por ejemplo en una nota periodística de mediados del siglo (1960) se hacía referencia a “la señora al volante”¹¹⁸, centrándose en que muchos conductores masculinos se burlaban de la forma de conducir de las mujeres, por su “falta de precaución, su velocidad desmedida y su poco control”, inclusive formando lemas como signo verbal de expresión de la representación negativa de las mujeres conductoras, el “mujer al volante, peligro constante” apareció en dicha nota (se mantiene en la ciudad de Morelia como un referente verbal hacia las mujeres conductoras, representando sentidos negativos). Sin embargo dicho artículo no era para atacar a las conductoras, de hecho fue escrito por una mujer (aparecía el eslogan “anónima”), más bien se centraba en que a pesar de que a las mujeres se les burlaba por su forma de conducir “ellas eran las que siempre permanecían sonrientes en los embotellamientos”, como signo de que ellas no provocaban el desorden vial generado por los conductores masculinos y la violencia tan grande en las ciudades por cuestión de conducción; además, remarcaba que el conducir era una cuestión de cerebro, para nada ligada a los músculos y, que por lo tanto ellas podían hacerlo tan bien o mejor que cualquier hombre, ya que la intención era sacarle el máximo provecho a los autos y había “algunas cosas que solo ellas podían explotar”, como la cuestión de ligar a los vehículos como un signo femenino de seducción. Sin embargo dicha cuestión iba en ambos sentidos, tanto hombres como mujeres han convertido a los autos en signos de sexualidad y los han utilizado como medios de deseo.

Empero, en la nota se hacían invitaciones sobre cuestiones consideradas femeninas a la hora de conducir, reafirmando su sentido de responsabilidad y habilidad, pero también

¹¹⁸ Nota en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 24 de julio de 1960, P. 12. Bajo el título: “La señora al volante”.

algunas cuestiones estilísticas ligadas a la representación de la elegancia. A continuación (imagen 1.9) una imagen sobre esa nota periodística de 1960, donde se hacían algunas consideraciones para las conductoras:



Imagen 1.9: señalamientos “correctos” de cómo una señorita debía abordar un vehículo para conducirlo, haciendo énfasis constante en los posicionamientos de las piernas. En: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 24 de julio de 1960, P. 12. Bajo el título: “La señora al volante”.

En dicha imagen se aprecia que las gesticulaciones de las piernas estaban pensadas para representar el sentido corporal de la mujer ligada a su sexualidad, como algo que había que vigilar, de no salirse de control, por lo tanto se les aconsejaba que entraran de forma tal que su espalda fuera lo primero en entrar a los vehículos, para nunca dar vista de su parte trasera, signo de vigilancia hacia sus “atributos”, con las piernas “siempre juntas”, para no “mostrar por accidente algo que no debe mostrarse” y, abordar el vehículo sin separar las piernas hasta estar ya dentro y con la puerta cerrada; la operación constituía de tres pasos. Entonces, la figura de la sexualidad femenina por un lado reafirmaba su sentido de seducción y elegancia, como herramienta y como signo, pero también cuidaba comportamientos correctos sobre las representaciones de las mujeres en torno a los autos, de no descuidar y controlar esa misma capacidad y significado de sensualidad, como una práctica correcta para las “señoritas”. En el imaginario eran pues comunes y constantes las representaciones de las mujeres en la vida ligada a los vehículos, volviéndose los mismos expresiones de la feminidad o masculinidad (por su diseño, curvado o grande y tosco). A decir verdad otras cuestiones interesantes resaltaban en la misma nota, como la concepción de la dificultad de “estacionarse” por parte de las conductoras y reconocido por quien

redactaba el artículo, invitando a las féminas a manejar vehículos “pequeños” capaces de ser estacionados de forma fácil, sin peligro y sin preocupaciones, o bien, vehículos “grandes” para que las “mujeres de familia” se “hicieran respetar”, convirtiendo a los autos también en signos familiares, pero no sólo paternos, también maternos ligados al auto como una habitación, con espacios para cambiar pañales, transportar a la familia y realizar todas las actividades cotidianas. Las presentaciones de la tecnología están pues ligadas constantemente a las valorizaciones y actuación de género.

Otro ejemplo sobre las concepciones ligadas a lo sexual que los vehículos tenían apareció en una nota periodística de 1987, bajo el título de “De la gluteofobia líbranos señor”¹¹⁹, que hacía una crítica a la fobia que se mostraba por los constantes anuncios publicitarios para la venta de vehículos en los cuales se mostraba a jóvenes mujeres mostrando “sugestivamente” sus glúteos u otros atributos corporales con el afán de vender. Esto debido a que precisamente existía (y existe) la crítica a la asociación de signos de la mujer con lo mecánico para vender, como medio de convertir a las propias mujeres en signos publicitarios, una cuestión de construcción social. En la nota si bien se reconocía que las jóvenes eran mostradas como signos referenciales de la sexualidad y del deseo en los vehículos también se argumentaba que no era en tono despectivo u ofensivo, ya que era más bien “para exaltar la propia sensualidad de las conductoras” y “animar a más chicas a manejar”. La publicidad era siempre ambigua en ese sentido, mostrando sin duda ambas representaciones, la negativa y la aparentemente positiva de empoderar a las mujeres por medio de los autos.

Un ejemplo representativo de los lazos que se formaban entre humanos y máquinas es la propia asimilación de los vehículos como entes vivos. Por ejemplo una imagen de 1981 hacía en tono de burla una crítica en cuanto a que algunos sujetos formaban lazos no correctos con sus vehículos, dependiendo de forma tan estrecha de ellos que los vuelven atractivos e indispensables; la imagen era la de una joven mujer que se estaba casando con su automóvil, con una clara referencia a que iba con él a todos lados, lo usaba para todo y lo pensaba de tal forma, entonces la sexualidad inherente estaba expresada en cuanto a que se convertía al auto en un signo de amor, de unión corporal estrecha entre el humano y el

¹¹⁹ Nota en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 7 de febrero de 1987, P. 15. Bajo el título de “de la gluteofobia líbranos señor”

aparato, en desprecio de el hombre que apareció en la imagen. A continuación la caricatura en la imagen 1.10:



Imagen 1.10: Caricatura de la expresión de amor entre los seres humanos y las máquinas, en un tono de burla en cuanto a la dependencia de la tecnología, ya que la novia se casa con el novio, pero sin dejar su vehículo. Imagen en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 8 de agosto de 1981, P. 14.

Notas constantes aparecían los diarios moreliano que buscaban exaltar a los dueños de vehículos, específicamente en las cuestiones de sexualidad existió una sección desde la década de 1980 hasta principios de 1990 (en el periódico *La Voz de Michoacán*, uno de los más representativos para los morelianos) que se llamaba “Onda joven”. En dicha sección constantemente se comentaban a manera de publicidad y auto publicidad (ya que podía ser pagado por los mismo jóvenes) las vidas de diversos jóvenes morelianos en actividades “populares”, como la vida nocturna, que servía como medio de jerarquización y muestras de esos símbolos de estatus y distinción, destacando que muchos de ellos mencionaban a sus vehículos como signo de esa capacidad de cortejo ligada a las máquinas.

Un ejemplo de ello es una nota que apareció en un periódico de circulación significativa en Morelia (nuevamente la *Voz de Michoacán*) durante 1960 titulada “el fin de los Don Juanes”, como una alusión directa de que el tiempo del cortejo en base a la habilidad verbal o de otro tipo había sido desplazado por el cortejo en base a la

ostentabilidad de lo material, ya que a partir de ese momento se “necesitaba un choche para conseguir a las chicas, además de dinero, el ser galante ya no baste únicamente”¹²⁰.

Por otro lado, una cuestión de igual importancia en la representación de las cuestiones corporales ligadas a lo sexual en los automóviles y, de la mano con su estética de cuervas femeninas o tosquedad masculina y tamaños, era la cuestión de los colores. El color está cargado de alusiones y significados, siendo significantes que evocan sentidos y, cada color tiene su significado relacionado al gusto o a la ocasión (como en una ceremonia); el simbolismo es metafórico, volviendo al color rojo en un signo de pasión, un color “caliente”, o al azul uno “frio”, marcador de distancias, al negro un “solemne” ligado a lo elegante, en fin, el color es funcional enlazado con los significados dados a los mismo, pero para actuarse en diversas ocasiones¹²¹. Por lo tanto el usar un color u otro en un vehículo carga un significado, un negro puede significar la transmisión del sentido de elegancia y distinción social, un amarillo el de la diversión, o un rojo el de la intencionalidad de marcar signos de seducción, de deseo, dichas cuestiones circularon por todo el siglo XX en Morelia y fuera de ella, al menos desde la década de 1940 en que los vehículos privados eran a colores (anteriormente todos eran prácticamente negros, por su base metálica). De la misma forma es importante considerar al tamaño de los autos como una metáfora de la construcción de la masculinidad, como signos fálicos propiamente dicho, en asociación referencial y nocional a la extensión fálica como signo masculino, mientras más grande sea, más grande es el hombre, un signo sin dudas muy trabajado en las formas estéticas de los vehículos; además de que algunos incluyen sus propios falos en el frente, a manera de emblemas de marcas, signos distintivos de la hombría.

Un ejemplo que vale la pena mencionar es el caso de la primera mujer conocida que fue conductora de transporte público en Morelia. Durante agosto de 1983 apareció una nota en un periódico local que decía “lo que hace la libertad femenina. Morelia cuenta con una linda taxista”, una muestra de asombro por parte de algunos medios de presenciar que una mujer se encargara de realizar un trabajo como el de chofer de servicio público, enalteciendo que era la “primera”. La nota hacía referencia a lo poco femenina que la

¹²⁰ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 3 de julio de 1960, P. 6. Bajo el título “El fin de los Don Juanes”.

¹²¹ Véase: Baudrillard, Jean, *El sistema de los objetos*, Siglo XXI editores, Madrid, España, 2010, pp. 31-38. Específicamente la sección sobre “El color”.

conductora lucía, “con 23 años, pantalones de cuero y botas, con una gabardina, poco preocupada de parecer femenina”¹²². La nota se asombraba sin ocultarlo de que una mujer realizara ese trabajo, comentando a profundidad los peligros que podía tener, como el ser abordada por algún ebrio que la agrediera, o que le faltaran el respeto; pero también diciendo que otras mujeres “seguramente se sentirían más seguras con mujeres al volante”. La conductora en cuestión era Carmen Guerrero Cedeño, oriunda de Morelia y con una familia de larga tradición en el sector de transporte público (se verá en el capítulo posterior) ya que su abuelo fue uno de los principales responsables de la creación del sistema de trasporte, su desarrollo y organización y, sus tíos y hermanos participaron activamente en el mismo durante prácticamente la mitad del siglo XX. Argumentando que ese trabajo “viene de sangre” es un “tanto peligroso, pero muy bonito”, es como ella misma referencia a su labor en la cual lleva aproximadamente treinta años (desde 1983) y donde ha ocupado inclusive cargos dentro de organizaciones de transporte, ya que por ser la primera mujer en hacerlo a atraído la confianza de otras mujeres del sector que durante los años noventa de aglutinaron en la “Gertrudis Bocanegra, unión de mujeres” un sindicato de taxistas mujeres; tal como lo mencionaba la nota periodística al parecer ella no gustaba de adornar el vehículo, pero sí de “estar siempre presentable, la higiene es muy importante”, esto como muestra presumiblemente de que la imitación de rasgos y características masculinas, como el fumar mientras se conduce, el no usar artículos femeninos como los aros, aretes y demás artículos estéticos, les daban una “validez” a la hora de formar parte del grupo de transportistas, las integraba, no siendo diferenciadas por ser mujeres.

Además, sobre la forma de conducir la propia chofer ha argumentado que “yo creo que las mujeres somos más responsables, porque somos más precavidas, e inclusive algunas manejan con miedo, pero eso las hace tener más cuidado y no ir tan rápido”; nuevamente formando una idea de representación un tanto negativa circulante en el imaginario moreliano sobre las mujeres que conducen, pero con la doble significación, ya que el grupo de féminas se perciben siempre como más “responsables y cuidadosa”. Como mujer “sí es un poco peligroso” es manejar en servicio público, ya que algunos borrachos pueden pasarse de listos y faltar al respeto, tratando de coquetear o de evitar pagar, “es muy

¹²² La nota apareció en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 30 de agosto de 1983, P. 3. Bajo el Título “Lo que hace la libertad femenina. Morelia cuenta con una linda taxista”.

molesto”¹²³, resultando claro que la representación de la sexualidad es fuertemente marcada. Sin embargo, no profundizaremos por ahora en las cuestiones del sector transporte público, eso se verá en el capítulo posterior.

Entonces, puede apreciarse que efectivamente la percepción corporal ha impregnado a los significados de los vehículos constantemente, haciéndolos signos referenciales de características sexuales o transformándolos en las herramientas suntuosas de galanteo, así como en espacios de actividades carnales. En Morelia no fue diferente, el automóvil se convirtió en un significante material que evocaba y asociaba significados sexuales y sensuales en base a metáforas corporales, para convertir así a los vehículos en muestras de masculinidad, por su tamaño y su asociación simbólica a la fuerza, a la libertad, a signos fálicos, por su longitud, pero al mismo tiempo existiendo vehículos que evocaban a las figuras femeninas con metáforas de cuervas, de colores y de formas estéticas. Se volvió tanto un objeto de deseo, como uno de envidia, pero que tenían la capacidad de “atraer” al sexo opuesto, existían múltiples anuncios haciendo referencia a ello, como en uno que decía “compra el auto, llévate a la chica”¹²⁴, volviéndolo un objeto sumamente suntuarios de galanteo, que la juventud moreliana presumía constantemente en la prensa. Como objeto se el cargo de género, al ser apto para ser jugado por parte de niño varones, pero excluyendo a las niñas de usarlos, a manera de amoldar sus mentes con referentes característicos de sus géneros. Sobre ello habría que considerar que en el marco imaginario se imponen constantemente los objetos como forma de educar en la realidad de la vida a los niños, desde pequeños se les enseña a jugar con objetos que les transmitirán los significados de lo que ellos son y de lo que van a ser¹²⁵. Además, no únicamente la asociación metafórica de formas estéticas, la publicidad, o los usos simbólicos de los vehículos es lo que ha construido esa concepción de artefactos sexuales, también las películas han sido un factor importante para ello, siendo constantes.

¹²³ Datos tomados en entrevista a Carmen Guerrero Cedeño, de 53 años, “La primera mujer transportista en Morelia” (empezó a los 23 en 1983), el día 8 de agosto de 2013.

¹²⁴ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 10 julio de 1986, P. 8. Publicidad de una agencia de autos usados en Morelia.

¹²⁵ Denieulf, Pierre Noël, *Etnotecnología del juego*, pp. 7-8, En: Jaulin, Robert (Coord.) *Juegos y juguetes. Ensayos de Etnotecnología*, Siglo XXI editores, Madrid, España, 1981.

Sería hasta este punto en que analizaría a las representaciones circulante en la ciudad de Morelia durante el siglo XX sobre los automóviles particulares, que como se vio, efectivamente los vehículos han constituido una gran gama de significados, ligados a lo urbano y funcional, al trabajo y al desplazamiento, pero también a lo simbólico, a lo suntuario y a lo jerárquico, así como a lo sexual. Sin embargo dichas características no son únicas de la ciudad, en prácticamente todo el mundo los automóviles son un ente de significados jerárquicos, de lujo, de poder y de movilidad. A partir de los capítulos posteriores realizare un análisis al sector de transporte público en Morelia, con sus características específicas que lo han convertido en un cuestión única de la ciudad y sus representaciones propias en los imaginarios moreliano; para posteriormente centrarme en la observancia de las prácticas como complemento de construcción social a las representaciones e imaginarios, tanto de lo particular como de lo público, los sujetos sociales.

Capítulo 2: Desarrollo contextual del transporte público en Morelia.

“El hombre se ha transformado a sí mismo en un bien de consumo”¹²⁶, con esta frase de Erich Fromm es que es necesario considerar el paso de las representaciones y significados de lujo y estatus a cuestiones colectivas, ya que es verdad que la condición humana se ha transformado desde principios del siglo XX y, fundamentalmente luego de la segunda guerra mundial, enfocada a pensarse y por lo tanto a todos sus entes materiales significantes en una cuestión de consumo. La industrialización del capitalismo fuertemente desarrollada a lo largo del siglo se ha distinguido por el bombardeo de publicidad y de la creación de la “necesidad” de poseer, por lo tanto se ha vuelto hacia el consumo masivo de servicios y objetos, que impulsan a su vez la producción de nuevos, en un círculo creado para la compra necesaria de entes simbólicos; el consumo quedaría definido como “el conjunto de procesos socioculturales en que se realiza la apropiación y los usos de los productos o servicios”, mismos que pueden estar a disposición del consumidor en cualquier parte y que pueden ser consumidos de distintas maneras y el simple hecho de la existencia de los productos o servicios los transforma en potencialmente consumibles y da a todos los consumidores el derecho legítimo de aspirar a tenerlos¹²⁷. En ese aspecto los vehículos de motor no fueron (y son) la excepción, ya que como se mostró en el capítulo anterior los significados de lujo y usos jerárquicos de los autos sólo incentivaron a su reproducción masiva y por lo tanto al deseo de querer poseer uno, ya que les traía valores que podían usar en lo cotidiano para distinguirse; con una mimética social enfocada en la movilidad colectiva y una lógica de modernidad de la propia movilidad en base a los vehículos de motor como la base operacional de las ciudades.

Dicha cuestión transformó a los sujetos en sujetos automatizados con la “misión” de trabajar para satisfacer sus deseos, a la vez que la de formarse nuevos medios de vida y trabajo (la relación con las máquinas se estrecho en ese sentido, volviéndose el trabajador extensión de su máquina y viceversa); volviendo a los vehículos de motor los medios de

¹²⁶ Fromm, Erich, *La condición humana actual*, Editorial Paidós, Barcelona, 1989, P 11.

¹²⁷ Datos de: Hernández Ramírez, Cecilia y Juárez Gutiérrez, Javier, *El malestar en la cultura del consumo*, Revista: *Política y Sociedad*, Vol. 39 N° 1, Facultad de Ciencias Sociales y Políticas, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2002, pp. 53-67.

vida necesarios de varios grupos de trabajadores y dueños, en redes sociotécnicas complejas. El valor humano es una simbiosis con lo material.

Por lo tanto, los servicios son consumibles y expresan sentidos, entonces resulta interesante considerar el paso de los vehículos privados a los vehículos colectivos como una cuestión de necesidad social, no sólo para ser “modernos”, sino porque significó toda una nueva gama de representaciones sobre los mismos y sobre sus usuarios y choferes, dotándolos de significados y prácticas diferentes, encaminadas por ejemplo ahora si a la movilidad colectiva en el sentido público urbano. Es precisamente el objetivo de este capítulo realizar ponderaciones acerca de ese paso a lo colectivo en la cuestión transporte de la ciudad de Morelia durante el siglo XX para entender su relación tan estrecha como un servicio de consumo masivo a la vez que un conector de la realidad, tan necesario que sería inverosímil pensar en la movilidad urbana sin los vehículos colectivos. Por lo tanto realizaré un análisis a su desarrollo, evolución y éxito; al mismo tiempo que aclarando que el objetivo no es el de reconstruir las rutas específicas de transporte, sino más bien a través del mismo construir una posterior imagen de las representaciones sobre los vehículos y sus sujetos.

2.1 Primeros momentos y la Cooperativa Valladolid.

Como se argumentó en el capítulo anterior los primeros vehículos comenzaron 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, a la vez que reglamentando y regulando sus funciones a través de reglamentos, el primero igualmente de 1908. Dicha cuestión circularía y se reinterpretaría a lo largo del siglo, adaptándose a condiciones específicas. Sin embargo es ahora cuando entraré de lleno en reflexionar sobre su transformación paulatina (y lenta) hacia la movilidad colectiva y, por lo tanto, a los valores públicos en cuanto a la representación de los vehículos y de sus sujetos en el panorama moreliano del siglo XX.

La transformación fue progresiva en cuanto los principales dueños de vehículos de la ciudad, desde la primera década del siglo XX vieron la posibilidad de hacer rentables sus coches, por supuesto no los que usaban para su propio recreo, condición predominante en los comienzos del transporte moreliano, sino los coches que comenzaron a llamar de segunda, los más “baratos”. Entonces, explotar las atracciones eran el objetivo de los pequeños burgueses dueños de vehículos, tales como las calzadas, los bosques y parques, además lo hacían a manera de hacerse representar a sí mismos como lo agentes modernizadores de la ciudad y, probablemente como a manera de favor para con la población en general de posibilitarles la “diversión” de los recorridos en vehículo, a la vez que se cumplía la función ya mencionada de la jerarquización. Por lo tanto el paso hacia lo colectivo inició precisamente desde la élite, en una intención de hacerse notar en su estatus, pero igualmente explotando la característica económica de los coches, descubierta como una cuestión colectiva, pero de inicio pensada para la diversión pública, no en sí misma para el transporte, cosa que cambiaría en los años subsiguientes (para la tercera y cuarta década del siglo).

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; sin embargo comenzaron a darse también funciones encaminadas el carácter económico, me refiero al uso en el transporte de pasajeros, aunque por supuesto no de manera colectiva o pública, sino que se usaba de forma de transporte de paga para la misma élite de la ciudad que no dispusiera de una vehículo, o bien para sus invitados; por ejemplo, la familia Oseguera fue una de las primeras en poseer automóviles, por supuesto los ostentaban de forma suntuaria y de diversión, pero también comenzaron a tener algunos desde 1912¹²⁸ en las afueras de su hotel (ubicado en el centro de la ciudad) donde el servicio consistía básicamente en usar los automóviles como coches de sitio, es decir que los ubicaban en los lugares autorizados para colocar vehículos, 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, algo muy parecido a la cuestión de los taxis, muy

¹²⁸ AHMM, siglo XX, C-37, legajo 1, expediente 15. Enero 1913, bajo el título “Relación de coches”. Donde se incluye el vehículo de los Oseguera y su función en el hotel durante 1912.

posiblemente el inicio de su desarrollo en Morelia, sin embargo empero no iban encaminados ni pensados para las cuestiones colectivas, aunque si funcionaban en el escenario público al ser “rentados” para la diversión de quien pudiera pagarlos. Dicha cuestión se imitaría por parte de muchos otros particulares que comenzarían a poner sus vehículos en “renta” para la diversión, en cuanto a eso las tarifas de paseo eran fijadas 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 doble¹²⁹; esta tarifa fue impuesta por el reglamento de 1913 y permanecería hasta 1918. Estas condiciones 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, que en antaño era 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 vehículos 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, quien al mismo tiempo era uno de los que poseían vínculos familiares relacionados a la industria y algunos de los principales dueños de automóviles en la ciudad desde su introducción.

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

¹²⁹ AHMM, siglo XX, C-26, legajo 2, expediente 218. Bajo el título “Reglamento de vehículos”, Abril 1913, Art. 27-30.

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.

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 (imagen 2.1), donde se establecían las condiciones del acuerdo de esta primera concesión de auto-camiones en Morelia. Se establecían 3 recorridos, mismo por los tres coches; 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 (considerado desde las 8am hasta las 8pm) y la empresa de auto-camiones pagaría 4 pesos mensuales al ayuntamiento por el permiso de la concesión por cada vehículo 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 modificar¹³⁰. Un análisis a dicho contrato refleja el control por parte de la oficialidad del gobierno estatal para poder establecer vehículos colectivos, sentando las bases con ello de la relación tan estrecha entre la autoridad y el sector transporte moreliano, donde se

¹³⁰ Datos del contrato de auto-camiones en: AHMM, siglo XX, C-39, legajo 1, expediente 29. Bajo el título “Contrato celebrado entre Antonio Carranza Laris y Ing. Pascual Ortiz Rubio para establecer rutas de auto-camiones”, 1917.

negociaba en lo corto (como en la cuota que tenían que dar mensualmente por el servicio) y de entrada la autoridad comenzó a dar poder de decisión total a particulares sobre el asunto, ya que en el punto uno de dicho acuerdo dejaban en claro que Carranza Laris y asociados podían establecer en Morelia tantos coches como consideraran necesarios; además de que usaron expresiones tales como “se faculta” al empresario para dar el servicio, muestra obvia de la autonomía aparente que podría tener el servicio colectivo, claro sujeto al Estado pero en cuestión de control de derecho a cambio de pagos, asimismo los regulaban o condicionaban para mantener optimas las unidades, que fuesen “cómodas”, ya que claro, más vehículos les significarían más ingresos, por eso no se buscaban limitar la cantidad de usuarios y daban la facilidad de poner “tantos (vehículos) como fueren necesarios”.

Fue la primera ruta de servicio público colectivo, por supuesto es claro que el tránsito hacia esta aparente innovación no fue de golpe, sino que como ya se dijo el transporte se vendió como un lujo para la diversión desde que se introdujeron los vehículos prácticamente, por lo tanto las imágenes de estatus se buscaban imitar, de ahí la oportunidad de esas élites para montar los recorridos colectivos, ya que además habría que recordar que la ciudad de Morelia para esos momentos del siglo XX no contaba con las calles optimizadas en su totalidad para los coches, además de que era aun muy pequeña, por lo tanto los vehículos aunque ya pasaban a lo colectivo aún no eran enfocados netamente al transporte *per se*, más bien a la participación pública de los sujetos morelianos en la cotidianidad del lujo de los coches, cuestión que cambiaría desde luego, empero este fue un primer momento muy trascendente.

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, ya que posteriormente otras rutas, de otros dueños, harían entrada a la ciudad.

La significación de las máquinas se comenzaba a convertir en una cuestión de cotidianidad.

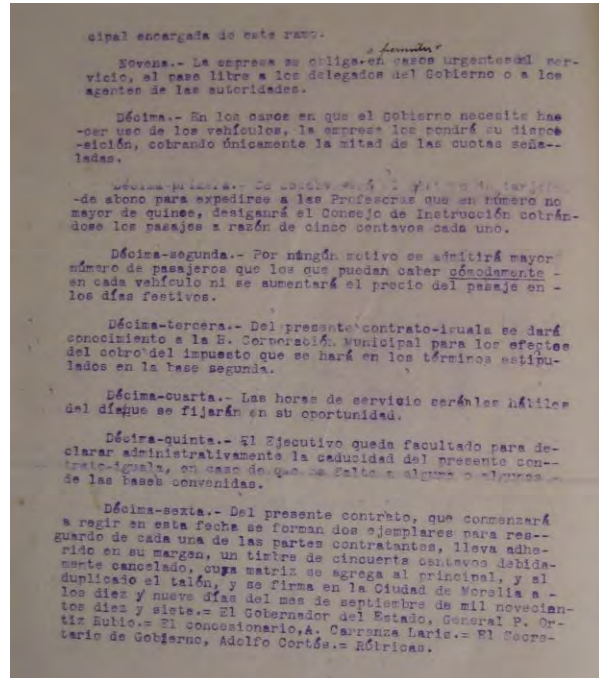
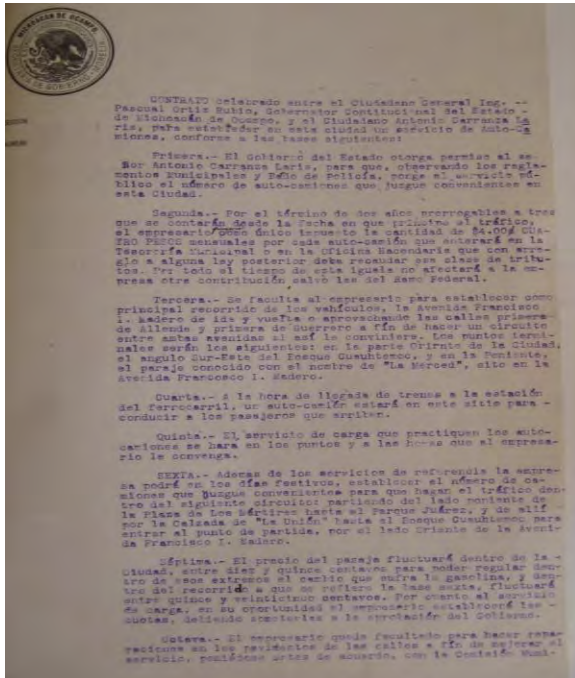


Imagen 2.1: Fotografía del contrato celebrado entre Antonio Carranza Laris y el gobernador de Michoacán Ing. Pascual Ortiz Rubio el 19 de septiembre de 1917, el primer transporte “público”. Foto tomada en el AHMM, siglo XX, C-39, legajo 1, expediente 29.

Para marzo de 1918 existían al menos 51 automóviles registrados en la ciudad, algunos de servicio público, como los nuevos auto-camiones de Antonio Carranza 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 chófer, Sabas Rodríguez, Alberto Rivarola, Adela Herrejón, hermana de Miguel Herrejón Patiño, que representó un punto crucial en el paso hacia lo colectivo en la ciudad, Victoriano Olivares, Mariano Palacios, Germán Figaredo, entre otros miembros de la élite moreliana.

Nuevas normas se iban añadiendo, como las del 5 de Marzo de 1918, donde aparecía un circular que decretaba que se permitía transitar 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. Sotelo¹³¹. Otras rutas de auto-camiones se establecerían desde 1918, debido al éxito rotundo de la primera, Francisco Ramírez, en Julio de 1918, domiciliado en la calle octava de Morelos núm. 735, estableció

¹³¹ Datos de registro de automóviles, dueños y decreto de horario de uso de vehículos en, AHMM, siglo XX, C-46, legajo 2, expediente 38. Bajo el título “decreto de vehículos”.

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 fin¹³². 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.

Las reformas al reglamento para circulación de automóviles y camiones en Morelia fue decretado el 3 de Diciembre de 1918 (imagen 2.2), 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 contarán 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.

Igualmente, establecía que los pasajeros, de auto-taxi o auto-camión bajarían por la derecha, no se usarían llantas que no dañaran el pavimento y todos los vehículos en mal

¹³² Datos de rutas de auto-camiones y sus dueños en, AHMM, siglo XX, C-46, legajo 2, expediente 38. Bajo el título “Rutas de servicio público”.

estado serían retirados, los choferes deberían 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 mínimos, saber leer y escribir y pasar las pruebas y comprobar conocimientos, una vez aprobados deberían llevar sus documentos en el auto en todo momento, como licencia y, con la presentación “debida”.

Además, 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 infracciones a dicho 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, incluyendo carretas y carros que existían más de 50 de este tipo al servicio público, con salario de 3 pesos con 50 centavos diarios¹³³.

Dicho reglamento representó un momento significativo ya que fue la primera forma de “pensar” y demarcar a los vehículos como más que sólo objetos suntuarios, si bien no fue de inmediato, representaría las bases para la creación de reglamentaciones que incluyeran en conjunto a los particulares y a los públicos, como la reglamentación municipal de 1923, primera conjunción de la urbanidad moreliana como tal y, claro, la primera estabilización en cuanto a los significados de los vehículos, estableciendo las representaciones que tenían que tener un auto en su usos para ser un auto y, diferenciando ya de los vehículos de transporte para lo público.

Empero, como se ha argumentado, las percepciones durante estos primeros momentos fue dirigida a concebir a los vehículos como medios jerárquicos, pero ello no quería decir que para los sujetos que los veían no significaran deseo; precisamente eran esas consideraciones lo que impulsó el ideal de la movilidad colectiva, el deseo de ser parte de ese lujo percibido.

¹³³ Datos del reglamento para circulación de automóviles y camiones en Morelia en, AHMM, siglo XX, C-46, legajo 2, expediente 38. Bajo el título “Reglamento para circulación de automóviles y camiones en Morelia”.

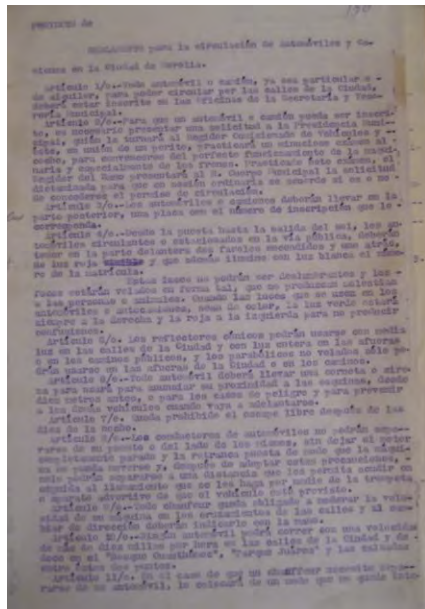


Imagen 2.2: Fotografía del reglamento de 1918 para vehículos públicos en Morelia. Foto tomada en el AHMM, caja 46, legajo 2, expediente 38.

En Diciembre de 1918 Brench E. Simmons¹³⁴ 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 aprobó¹³⁵. 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 mensuales¹³⁶. 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 animales¹³⁷. Durante Octubre de 1920 Alfredo Silva estableció una ruta

¹³⁴ Brench E. Simmons y Vouleigh J. Simmons, hermanos de nacionalidad norteamericana.

¹³⁵ Datos de, AHMM, siglo XX, C-46, legajo 1, expediente 38. Bajo el título “Permiso de ruta de auto-camión”.

¹³⁶ AHMM, siglo XX, C-54, legajo 1, expediente 34. Bajo el título “Permiso de ruta de auto-camión”.

¹³⁷ AHMM, siglo XX, C-58, legajo 1, expediente 6. Bajo el título “Relación de Vehículos”.

de auto-camión de su propiedad, desde la avenida fray Antonio de San Miguel al parque Juárez, era un auto Ford modificado¹³⁸.

Desde la primera ruta establecida en Octubre de 1917 hasta 1920 pueden distinguirse al menos seis distintos dueños de automóviles modificados, 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 un 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. Aunque es fundamental hacer notar que los particulares “dueños” eran los que se hacían cargo de decidir rutas, número de vehículos y condición de sus empleados, ya que no existió una regulación sobre las condiciones de los choferes, que es necesario decirlo comenzaron a gestarse como un nuevo grupo laboral, muy importante en Morelia, que como se verá en el siguiente apartado jugarían un papel fundamental para el paseo definitivo a la colectividad.

Entonces, el transporte colectivo para pasajeros comenzó en Morelia con una gran autonomía al menos en cuanto a cantidad y espacios de desplazamiento, ya que prácticamente cualquiera con los recursos necesarios podía establecer cuantos vehículos fuesen y acordar las rutas según las conveniencias de recreo de la ciudad. Sin embargo el paso hacia lo colectivo era ya evidente, aunque paulatino, poco a poco los privados que montaban rutas de recreación tuvieron que ampliar sus espacios laborales, contratando a más y más choferes, a tal medida que para inicios de la década de 1930 el transporte masivo funcionaba ya entremezclado directamente con las cuestiones de diversión. Particularmente

¹³⁸ AHMM, siglo XX, C-56, legajo 1, expediente 12. Bajo el título “Permiso de ruta de auto-camión”.

es trascendental el papel de uno de esos dueños de transporte colectivo de los primeros tiempos en la ciudad, se trata de Miguel Herrejón Patiño, quien estableció rutas desde mediados de la década de 1920, fundamentalmente la conocida como “carrillo-rastro”, conectando áreas de gran flujo y separadas entre sí y, se posicionó además como un respetable empresario, siendo el que llevó a la ciudad la primera agencia de vehículos Chrysler y Dodge¹³⁹; dicho personaje sería el “mecenas” de Rafael Cedeño Ceja, un chofer de profesión, que llegó a Morelia en 1930, pero que sería el artífice principal de la colectividad urbana de transporte en la ciudad, o al menos uno de sus puntos sincronicos.

Durante ese año de 1930 Cedeño Ceja llegaría a la ciudad de Morelia a trabajar como chofer, oriundo de la ciudad de México venía de vivir en Estados Unidos, donde aprendió la “profesión”¹⁴⁰. Durante años estuvo al servicio de particulares como chofer de paseos, mismos que con el tiempo le presentarían a Herrejón Patiño, que tenía rutas en la ciudad, que ya no seguían siendo de recreo principalmente, sino que ahora si conectaban a puntos lejanos de la ciudad, es importante señalar que para ese momento aún no existía ningún tipo de organización de transporte colectivo, si bien existía la organización “la michoacana” era para cuestiones de carga (otro uso novedoso a las máquinas, al menos para ese momento), y el transporte colectivo se componía de los dueños no organizados de las unidades, que a manera de referencia se les nombraba como el transporte “michoacano 2”, referencia directa al antecedente de la organización de carga y comercialización, para designar a los colectivos en su totalidad, dada la falta de una cohesión propia e inexistencia de organización. En fin, Cedeño Ceja se mantendría como chofer durante esa década, participando además en proyectos tales como la construcción de la carretera de Morelia a México en 1936, donde laboró como trabajador; y fue aproximadamente en 1937 que Herrejón Patiño le dijo “porque no se queda usted con las camionetas, para mí ya no son negocio”, él preferiría continuar con la venta de autos particulares y de futuros camiones a

¹³⁹ Datos en testimonio de Carmen Cedeño Peguero, de 49 años en ese momento y taxista de ocupación, hija mayor de Rafael Cedeño Ceja, que apareció en el periódico el “Sol del Morelia” el 11 de octubre de 2009, P. 12.

¹⁴⁰ Un chofer es una persona capacitada para conducir un vehículo de motor contratada para transportar a personas o mercancías. El chofer puede conducir su propio vehículo, o bien utilizar uno provisto por la persona u organización que lo contrata. El origen de chofer se encuentra en la palabra francesa *chauffeur* que significa *el que calienta*, que a su vez procede del latín *calefacere*. Véase: De Jesús, Gloria Cruz, *Cambios introducidos en el concepto chofer y su impacto en la administración del Negociado de Seguro Social para Choferes y otros Empleados*, Universidad de Puerto Rico, Río Piedras Campus, 1981, pp. 8-10. Comenzaban a surgir como una clase trabajadora.

las organizaciones posteriormente. Fue así que Cedeño Ceja compró sus dos primeras unidades, a pagos y, se estableció como independiente, siendo uno de los primeros choferes que convirtió el modelo de negocio, ya que ahora los dueños no empezarían a ser las élites acaudaladas como en antaño, sino que también los propios choferes se comenzaron a construir sus espacios de trabajo y vida (aunque claro, siguieron existiendo los capitales de los acaudalados tras los vehículos, pero la administración ya no, se empezaría un lento cambio que posibilitaría relaciones de poder muy fuertes en la ciudad)¹⁴¹.

Luego de ese momento el mencionado Cedeño Ceja se empezaría a convertir en uno de los principales exponentes en la conducción de vehículos, inspirando a varios choferes más a seguirlo, por lo tanto comenzaría a gestar un proyecto, uno que cambiaría la vida urbana en la ciudad. Para el año de 1941 Cedeño Ceja junto con un grupo de choferes que habían comprado sus propios vehículos llegó a un acuerdo para fundar una asociación cooperativa de transporte, para lo cual pedirían un préstamo a un banco local, y el “permiso” fue dado por las autoridades locales con la “bendición” de los antiguos grupos de dueños, que vieron la posibilidad de vender de buena manera sus unidades. Por lo tanto se fundaría la Sociedad Cooperativa Valladolid el 22 de agosto de 1941 (imagen 2.3), con domicilio en la avenida Madero poniente n°772 (en la plaza de toros), con la misión de explotar las rutas urbanas de pasajeros de la ciudad, quedando como rutas principales las siguientes: Hospital Civil, Poblado, Colonias, Colonia Independencia, Panteón Civil, Carrillo-Rastro, Parque Juárez, Santa María, Alberca, Santiaguito y Circunvalación. Serían esas rutas el punto de partida para el resto del transporte urbano posteriormente y, cabe señalarlo que hasta nuestro días son básicamente los puntos de conexión principales de la ciudad (sin mencionar aún a los de “libramiento”). Las unidades estaban compuestas por los vehículos de primera y los vehículos de segunda, la diferencia consistía simplemente en la capacidad de las unidades, siendo los de primera coches más nuevos, comprados con el préstamo mencionado a lo largo de la década de 1940 y 1950, siendo los de segunda las unidades tradicionales con las que se incorporaban los socios a la Cooperativa, de menor tamaño y para menos pasajeros y, por supuesto, para el público resultaba más “cómodo” viajar en los nuevos, pero más barato en los de segunda, que por obvias razones de orden estético y de capacidad los dueños hacían que cobraran menos. Aunque el número de los

¹⁴¹ Datos de testimonio de José Carlos Guerrero Cedeño, el 25 de abril de 2013.

de segunda fue disminuyendo paulatinamente, ya para la década de 1960 no existían prácticamente ninguno y la división desapareció; pero permanecerían muchos de sus aspectos en el imaginario moreliano de manera tan fuerte que ocasionaría la inclusión de vehículos pequeños en el futuro, con maneras de organizarse (en cuanto a espacios internos y pautas sociales) diferentes a los camiones grandes, conocidos como combis.

Es necesario mencionar que el propio Cedeño Ceja fungiría como el líder de la Cooperativa, siendo uno de los que poseían más camiones, pero también por la cuestión simbólica fundacional que ya se comentó, como en la foto y su imagen familiar y de ascensión social que buscaban transmitir, entonces él se volvió un símbolo mismo de eso, del transporte cooperativo; tanto así que fue el líder de la Cooperativa durante prácticamente toda su existencia y, cuando no lo era ese puesto recaía en alguno de sus principales socios (mientras él ocupaba cargos distintos dentro de la misma), de hecho como se ha expresado antes “era una cuestión familiar” y, por ejemplo el caso del Sr. José Guerrero Pérez resulta muy interesante en ese aspecto, ya que él llegó como chofer procedente de Guadalajara a principio de la década de 1940, sin embargo lo hizo como pocos trabajadores lo hacían, con un capital en dinero que buscaba invertir, ya que supo de la oportunidad por la creación de la Cooperativa y para 1948 ya era socio, pero no un socio como los choferes (sólo de nombre para tener el derecho a trabajar) sino que aportaba capital para la organización y su mejoramiento, por tal motivo es que para el año de 1950 se casó con la hija mayor de Rafael Cedeño Ceja, Carmen Cedeño Peguero, formando así una alianza sólida de unión familiar, entonces se formaba una centralidad en el poder de la organización y se fortalecía en base a relaciones de parentescos y, clientelas ya que también es necesario decir que los “socios” choferes lo eran mientras cumplieran con lo dicho en la organización; el propio Guerrero Pérez se alejaría en la práctica de los colectivos para dedicarse a la organización de taxis, con un carácter público-privado, formando a lo que a la larga sería una organización paralela de ese sector transporte. Otros de los principales “socios” fundadores fueron Luis Bravo Mora, Esteban Bravo Mora, Antonio Bravo Mora, Francisco Guzmán Castro (padrino de uno de los hijos de Cedeño Ceja) y Rafael Rentería Castro; todos ellos antiguos choferes, que fueron formándose el espacio y al unirse lograron la Cooperativa, muchos de ellos incentivados inicialmente por Cedeño Ceja. La estructura “familiar” del negocio en cuestión, resulta interesante, con una figura simbólica de poder

patriarcal establecida en base a sus logros de juventud, de origen humilde y de su logro de poder a través de trabajo propio, pero también en cuanto a la propia referencia que surgiría en Morelia sobre los transportistas, que como ya se ha dicho se decían a sí mismos “la familiar transportista” y, muchos continúan haciéndolo, solo que se ha cambiado de régimen patriarcal, con un nuevo líder simbólico que aglutina el poder. En fin, es claro que las relaciones sociales dentro de la Cooperativa se hacían en forma de lazos, ya que así como se formó la alianza matrimonial también se daban muchos casos de compadrazgos, donde el líder principal le pedía a los otros dueños fuertes que fueran padrinos de sus hijos (como en el caso de sus hijos Carlos y Rafael Cedeño Peguero, de los cuales fueron padrinos sus principales socios y que como se verá en el apartado posterior les serviría para entrar al “negocio de la familia”).



Imagen 2.3 acta de fundación de la Sociedad Cooperativa Valladolid, del 22 de agosto de 1941. Tomada del Archivo Privado Cedeño.

La Cooperativa funcionaria como la única de transporte durante prácticamente una década, pero lo haría como una de las principales durante buena parte del siglo, de hecho para 1970 la Cooperativa Valladolid poseía alrededor de 150 choferes, considerando que se ocupaban dos choferes por unidad el número de vehículos públicos era muy elevado en comparación con el puñado existente hasta la década de 1950. En cuanto a la deuda que generaron los distintos miembros de la cooperativa con un banco local, cabe destacar que la terminaron de pagar en el año 1947.

Durante 1950 y debido al enorme éxito de la Cooperativa Valladolid surgió la Sociedad “Morelos” para ampliar el servicio, que crecía en demanda y por lo tanto en éxito; esta nueva organización surgió en gran medida con base en capitales de antiguos dueños de vehículos colectivos de recreo (la élite buscaba recuperarse), pero en un acuerdo directo con la Valladolid, como compañías “hermanas”, por tal motivo las rutas establecidas se trabajaban un día por la Morelos y dos días por la Valladolid, fungiendo además como un contra peso simbólico para el control del transporte, sin embargo como se ha expresado la figura paterna de Cedeño Ceja era quien mantenía la cohesión dentro del sector, indistintamente de la organización y, de hecho la Valladolid se mantuvo como la más importante. Ya para el año de 1954 Cedeño Ceja dejaría de conducir completamente, delegando esa labor y centrándose de lleno en la administración, sin embargo continuó acumulando en su persona las rutas y unidades de camiones, como propietario, como ejemplo para 1955 Nicolás Zavala Chávez, un socio “más” de la Cooperativa pero con una unidad propia, cedió los derechos de su vehículo a favor de Cedeño Ceja a cambio de catorce mil pesos, quien paulatinamente aglutinaba en él a la mayoría de las unidades¹⁴².

En el ámbito nacional la fuerte organización moreliana también tuvo cabida, ya que se unieron desde 1942 a la Alianza de Camioneros de México, establecida originalmente en 1918; de hecho tanta fue la presencia de la organización local que su líder Cedeño Ceja cuando no fungía como líder de la Cooperativa Valladolid lo hacía como su representante en las asambleas nacionales celebradas cada año, donde ocupó el puesto de Secretario de Orden desde aproximadamente 1950 hasta la fecha de su retiro. En cuanto a las acciones

¹⁴² Acta de cesión de derechos de transporte público, fechada el 02 de julio de 1955 y bajo el amparo de la notaría pública n° 5 del Estado a cargo en ese momento del Lic. Ángel Campero Calderón, en: Archivo Privado Cedeño. Bajo el título “Cesión de derechos de ruta”.

que se hacían dentro de la Alianza de Camioneros de México no sólo eran para dar legitimidad a sus organizaciones miembros, y control de facto de sus regiones, sino que se establecieron como una verdadera fuerza de aglutinamiento obrero formando parte de la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) y, así movilizar al sector de choferes que se empezaba a constituir no sólo en Morelia sino a nivel nacional en una fuerza importante. Un ejemplo al respecto es que durante la asamblea nacional del 9 de octubre de 1951 se reunió al comité de representantes para acordar el acuerdo del gremio para las elecciones a candidato a presidente de la república mexicana para el periodo 1952-1958 quien por supuesto sería Adolfo Tomás Ruiz Cortines, candidato de la oficialidad del Partido Revolucionario Institucional y resultaría ganador; esto se hacía para a través de la negociación con grupos de representantes llegar a acuerdos y que ellos obligaran a sus representados en sus localidades a votar por dichos candidatos, esta práctica persistió durante mucho tiempo y, de hecho aún se ejerce¹⁴³.

Resulta interesante que en asambleas posteriores los miembros del comité de la Alianza (entre ellos Cedeño Ceja) propusieran a las autoridades locales proyectos estructurales de organización, como en caso de la asamblea del 29 de noviembre de 1958, nuevamente para la elección a candidato a la presidencia (quien sería Adolfo López Mateos); la propuesta en concreto nació del debate dentro de la asamblea titulado “los problemas del transporte”, donde clamaban de la dificultad en cuanto a los apoyos de los gobiernos con capital para el funcionamiento de las organizaciones y de también de mejoras estructurales en caminos y carreteras pero de nivel nacional, para la interconexión más eficiente entre los miembros de la alianza y extender su capacidad de acción; de dichos debates nació la propuesta de la creación de una Secretaría de Transportes¹⁴⁴. Dicha secretaria se cristalizó como una realidad a la llegada al cargo del presidente López Mateos, quien reorganizó (y rebautizó) a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1920-1958) en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que funciona hasta la actualidad. Es muy interesante observar que en dicha propuesta se hace referencia a que la promoción de un buen transporte serviría al engrandecimiento de la nación, por lo tanto de todas sus

¹⁴³ Acta de la asamblea nacional de la Alianza de Camioneros de México, celebrada el 09 de octubre de 1951 en: Archivo Privado Cedeño.

¹⁴⁴ Archivo Privado Cedeño. Bajo el título de “propuesta de Secretaría de Transportes”, impulsada por las organizaciones de transporte público del país, 1958.

localidades, una clara evidencia de que en el discurso los vehículos de motor siempre han estado ligados a la modernización y, en ese sentido a la eficiencia, por lo tanto si se trabajan bien y se organizan bien se tendrán condiciones provechosas; destacando que muy plausiblemente ellos mismos o sus allegados funcionarían como los encargados de la Secretaría, una estrategia sin duda para concentrar más su capacidad de acción, obtener fondos federales y auto vigilarse e imponerse tarifas y normas. Pero no únicamente proponían una reforma a los transportes terrestres, sino que abogaban por el apoyo federal al sector de transporte marítimo y aéreo también. Con ello no quiero decir que sólo por el hecho de que la Alianza lo propusiera se creó la Secretaría, sino que más bien se puede apreciar el peso que el sector transporte iba adquiriendo.

A continuación una imagen (2.4) tomada del archivo original de la propuesta, que muestra el orden sugerido de control dentro de la aún no creada secretaria, que resultaría en un éxito:

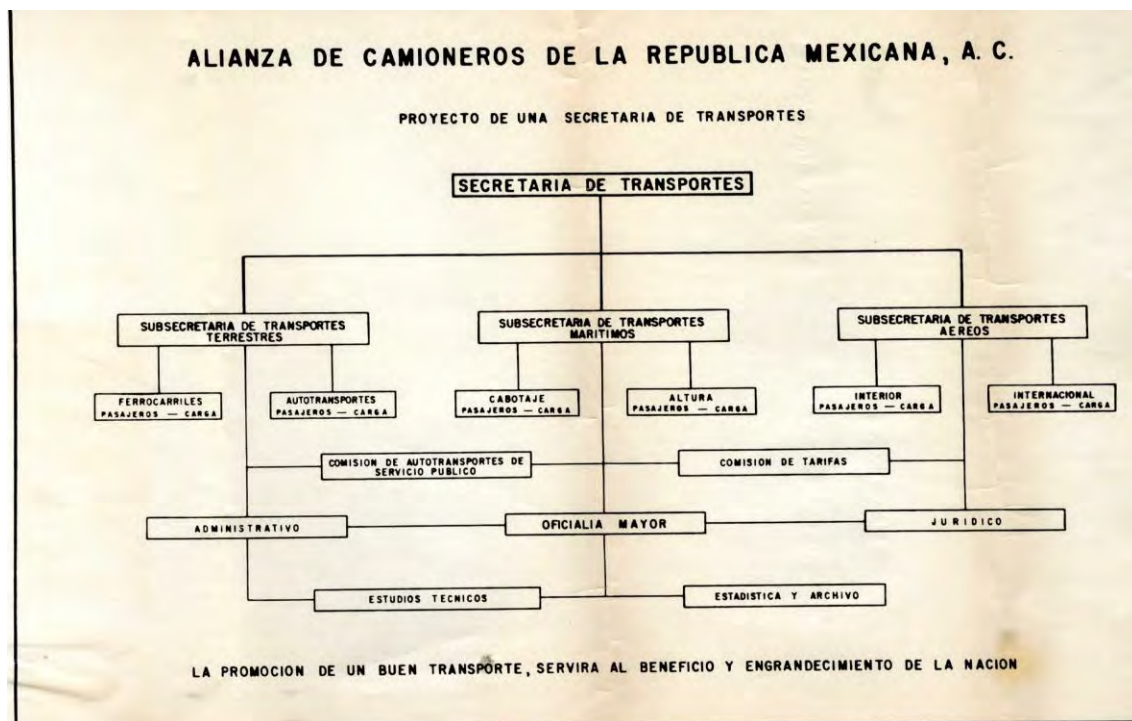


Imagen 2.4: organigrama propuesto por la Alianza de Camioneros de México al Partido Revolucionario Institucional durante su asamblea del 29 de noviembre de 1958, para dar su apoyo al candidato. Resultaría en la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En: Archivo Privado Cedeño.

En fin, como se ha podido apreciar el punto de comienzo para la colectividad en Morelia, si bien inicio de manera lenta desde la década de 1920 y 1930, se difundiría como algo realmente público desde la creación y éxito de la Asociación Cooperativa Valladolid a partir de 1941 y se reproduciría como la principal transportista en la ciudad, siendo al mismo tiempo su propia rival a través de su hermana la Morelos. Alrededor de la Cooperativa se gestó la formación de la clase de trabajadores, los choferes, como una verdadera fuerza laboral de importancia en la ciudad, pero que sin embargo debido a la explotación sobre el sector y a la poca cohesión lograda dentro de la organización (excepto por el caso de Cedeño Ceja, quien siempre fue el símbolo) es que se generarían problemas que ocasionarían una transformación en el sector transporte de la ciudad. Algo curioso, ya que como mencione anteriormente la misma Cooperativa se formó a partir de choferes, delegando a las élites locales únicamente a ser la “competencia” tolerada y hasta dirigida o meros inversionistas. También es claro que la figura paterna de Cedeño Ceja, es la que mantendría la unidad y posibilitaría la reconfiguración del sector en sus momentos de crisis; con muchos de sus hijos y familiares tomando acción en los negocios de la familia; sin dudas inmersos en las lógicas operacionales corporativistas y sindicales con bases nacionales.

La Cooperativa Valladolid fue sin dudas un antes y un después en cuanto a la colectivización del transporte en Morelia y en la formación de imaginarios y relaciones laborales y de poder dentro de los sujetos que la componían; sin mencionar a los usuarios que paulatinamente irían quedando sujetos a las dinámicas urbanas pautadas desde esta organización, aunque construidas en ambos sentidos. Por lo tanto sería hasta este punto en que analizaría a dicha organización y a la primera etapa de lo colectivo en Morelia, para así pasar al siguiente apartado donde me centraré en observar la evolución de lo colectivo luego de la crisis de la Cooperativa (no su desaparición, ya que no lo hizo), que tejería redes más complejas entre los aparatos y los sujetos, formando relaciones y dinámicas de convivencia más profundas; y que como se verá reprodujeron en buena medida el grupo de poder, encabezados por Cedeño Ceja y su familia.

2.2 La Asociación de Auto Transportistas Michoacanos Hidalgo. Momento de crisis de los choferes.

Desde el apartado anterior las pautas sobre el desarrollo del transporte colectivo en la ciudad se fueron formando, dejando en claro que si bien el transporte comenzó como una cuestión de recreo rápidamente se replantearía como una cuestión totalmente colectiva con fines principalmente de lucro. También se ha dicho ya que esta cuestión inició en buena parte debido a la intervención de un sujeto, que sirvió para formar un hito alrededor de él sobre el ser chofer, lo que le valió la alianza de la gran mayoría de los trabajadores al volante y, al mismo tiempo la profesión fue sentando sus bases de construcción, ya que el ser chofer comenzó a transformarse, de ser un sujeto encargado de divertir a las élites (a manera de mozo al volante, con uniforme elegante y modales impecables) a ser un sujeto “libre” de trabajar por sí mismo, claro precisamente sujeto a nuevas alianzas y voluntades, como la de sus líderes. En esta parte del capítulo ampliaré ese desarrollo de grupo de trabajadores, de su organización y de sus implicaciones en la colectividad moreliana, para ello me enfocaré principalmente en analizar el discurso que manifestaban los grupos, ya formados de líderes (Cedeño, su familia y sus aliados), así como los propios choferes.

En ese sentido por discurso no debe entenderse al lenguaje oral, ni únicamente a las posiciones políticas e ideológicas, sino al lenguaje como práctica social, su interacción en situaciones humanas y como comunicaciones integradoras de los sentidos y de la realidad, con un análisis del contexto fundamental, ya que ningún discurso existe individual y separado, son intertextuales, en sí el análisis del discurso estudia la conversación y el texto en contexto¹⁴⁵. El análisis crítico del discurso propone entonces entender al lenguaje como una práctica, constantemente determinada (y determinante) por el contexto, o más propiamente dicho por sistemas de realidad, donde las relaciones de poder estructuran las relaciones de sentido. Un texto cultural, entendiéndose por ello un discurso material o inmaterial está cargado entonces de significaciones ideológicas, donde además se enmarca con coherencias construidas dentro de los mismos sistemas, en este caso el texto cultural son los automóviles mismos, pero también las organizaciones humanas ligadas a él, constituidas en redes sociotécnicas. Las negociaciones discursivas son la base de los

¹⁴⁵ Van Dijk, Teun A., *El estudio del discurso*, en: *El discurso como estructura y proceso. Estudios sobre el discurso I. Una introducción multidisciplinaria*, Gedisa, Barcelona, 2008, pp. 23-24.

órdenes de los discursos, donde la intertextualidad es fundamental; y por lo tanto el proceso hermenéutico es la manera en la que se realiza el análisis del discurso. Los significados impregnan a los discursos dándoles sentido, por lo tanto si el discurso de un objeto cambia el objeto mismo no lo hace, sólo su significado; por lo tanto el discurso es un acontecimiento comunicativo dentro de horizontes de percepción-representación.

En Morelia las organizaciones civiles de transporte fueron la constante en la organización para el transporte público, y por lo tanto el principal referente para las reglamentaciones, incluyendo a las de carácter privado. Con el génesis moreliano del transporte público en 1917 se comenzaron a tomar direcciones diferentes en la significación del artefacto, que ahora iban encaminadas a hacer partícipe a la colectividad de ese “lujo”, pero sin dejar de lado sus implicaciones de recreo, Antonio Carranza Laris fue el dueño de esa primera ruta pública de transporte con permiso expedido por el gobierno, en una clara negociación de poder, donde el medio económico imperaba a favor de la obtención y explotación de transporte público, tanto para los particulares, como para el propio Estado, quien cobraba por cada unidad en uso. Sin embargo la Cooperativa Valladolid constituyó el referente de la colectividad en la unión como muestra de organización legítima para ejercer el transporte y, como pauta para marcar los “usos” aceptables (reconocidos por la autoridad municipal) de los vehículos en Morelia. Dicha cooperativa se formó en agosto 1941 y funcionó ininterrumpidamente en la ciudad hasta finales de la década de 1980, encabezada por Rafael Cedeño Ceja, quien como ya se ha dicho representó posiblemente a uno de los principales impulsores de las prácticas morelianas en cuanto a los vehículos colectivos y a la construcción de las redes de funcionamiento local la operatividad del transporte. Sin embargo, las condiciones de su funcionamiento comenzaron a cambiar desde finales de la década de 1960, ya que un conflicto de poder y reconocimiento se daría, encabezado nuevamente por los choferes, pero ahora en contra de la sobre explotación que como grupo percibían por parte de sus líderes, ya que hay que recordar que para esos momentos los vehículos se convirtieron en fuente de trabajo y por lo tanto de vida en el sentido de la palabra, pero no eran de los choferes y, más aún las condiciones laborales continuaban siendo como desde comienzos de siglo, con jornadas intensas de trabajo, con exigencias de eficiencia, pero sin compensaciones notables, sin salarios mínimos o garantías de cualquier tipo; la tensión se extendió hasta 1970, momento en que se empezó a cuestionar

abiertamente el control ejercido por la Cooperativa Valladolid. Por tal motivo para inicios de 1971 se formaría una nueva organización, curiosamente iniciada nuevamente por los Cedeño.

La Asociación Civil de Autotransportistas Michoacanos Hidalgo surgió a raíz de conflictos laborales dentro de la Cooperativa Valladolid, por motivos como los ya mencionados, pero en específico la gota que derramó el vaso fue la negativa de reconocer a un sindicato de choferes (que comenzaba a gestarse como idea por parte del grupo de trabajadores), por lo cual varios dueños se aglutinaron en una nueva asociación, entre ellos Rafael Cedeño Ceja y Carlos Guzmán Guerrero, dos de los principales “socios” de la Valladolid, debido en gran medida a su pérdida de control hegemónico dentro de la cooperativa, ya que su poder simbólico no representaba lo mismo ante los socios más jóvenes y con capitales en la empresa y, llevaron consigo a muchos de los choferes con el reconocimiento a su sindicato, constituyéndose posteriormente en el Sindicato de Choferes y Conexos de las Líneas Urbanas de Morelia Melchor Ocampo junto a la asociación en febrero de 1971¹⁴⁶. Por hegemonía se entiende la dominación y mantenimiento de poder que ejerce un sujeto o un grupo para la persuasión de otro u otros sometidos, minoritarios o ambas cosas, imponiendo sus propios valores, creencias e ideologías que configuran y sostienen el sistema político y social, con el fin de conseguir y perpetuar un estado de homogeneidad en el pensamiento y en la acción, así como una restricción de la temática y el enfoque de las producciones y las publicaciones culturales¹⁴⁷. Entonces, puede hacerse notar desde ahora que la formación de esa nueva organización de transporte colectivo no fue únicamente por mostrar solidaridad con los chóferes, que se veían explotados como grupo, no, sino que más bien fue una táctica para preservar la hegemonía por parte de un grupo específico que comenzaba a perderla; con ello no quiero decir que los trabajadores no aprovecharan la coyuntura, al contrario.

La Asociación se formó durante el mes de diciembre de 1970, que fue cuando los Cedeño y sus principales aliados decidieron terminar con la asociación, sin embargo el 18

¹⁴⁶ Testimonio de José Carlos Guerrero Cedeño, tomado el 25 de abril de 2013. Comprobado por la documentación del Archivo Privado Cedeño, donde se muestran los documentos en cuanto a la huelga de choferes y la propuesta de contrato colectivo.

¹⁴⁷ Sobre hegemonía véase: Gruppi, Luciano, *El concepto de Hegemonía en Gramsci*, Ediciones de Cultura Popular, México, 1978, pp. 7-11.

de febrero de 1971 con una ceremonia formal fue que comenzaron sus actividades, dicha ceremonia aglutinó a varios de sus principales líderes y a algunos representantes de las autoridades locales, y manifestaron el evento a través de un comunicado de prensa oficial¹⁴⁸ en la imagen 2.5 puede apreciarse el discurso en sí de la formación de la Asociación Hidalgo, con sus instalaciones en Pedro de Munguía #26 de la colonia Nueva Valladolid de Morelia. Se auto designan “michoacanos”, sin embargo su territorio de acción únicamente comprendía el sector Morelia, esto puede considerarse como un supuesto de totalidad frente a otros grupos, que querían reflejar autoridad, y el “Hidalgo” fue presumiblemente para denotar que fueron fundadores (una alegoría a ser los padres del transporte, tal como Hidalgo lo fue de la patria) o con autoridad válida por ser los iniciadores, ya que cabe destacar que esta asociación fue fundada bajo la iniciativa al menos en lo público de Rafael Cedeño Peguero, hijo del ya mencionado Rafael Cedeño Ceja, con su supervisión tras bastidores (como un líder simbólico, a manera de dar a expresar que con ellos estaba la legitimidad en el transporte público, pero sin ser el líder visible, “formal”, tal vez para no manifestar de forma directa el monopolio ejercido).

Respecto a esto, puede apreciarse que la forma de operatividad de las organizaciones, siendo netamente civiles, era de una forma familiar, nuclear si se quiere, donde las relaciones sociales de poder se encontraban sujetas a un grupo en particular, entretejido en alianzas bien establecida (la familia Cedeño, principales actores, al menos como constituyentes, siempre funcionaban en conjunto con otras familias, como la Guzmán Guerrero, principalmente, o las Mendoza y Rentería; formando inclusive uniones familiares como mecanismos de reproducir las capacidades de control en el sistema de transporte moreliano¹⁴⁹). Cabe destacar en dicha imagen 2.5 aparece a la derecha el Dr. Rafael Cedeño Peguero, leyendo el manifiesto de compromiso con la ciudadanía de dar un servicio “excelente” y ante las autoridades de respetar las normativas, a la vez que se ve a su padre Rafael Cedeño Ceja en la parte superior (de lentes, junto a otros miembros de la nueva organización) a manera de hacer notar que el transporte moreliano se mantendría como

¹⁴⁸ *La Voz de Michoacán*, 18 de febrero de 1971, P. 10. Bajo el título “La Asociación de Auto Transportistas Michoacanos Hidalgo”.

¹⁴⁹ Como prueba de ello vale decir que el propio señor José Carlos Guerrero Cedeño, interlocutor fundamental de este trabajo, es un producto de dichas relaciones familiares de poder en transporte, volviéndose él mismo un miembro importante dentro de la organización.

familiar a través de su símbolo, ante una aparente corrompida Cooperativa Valladolid, o al menos mal vista en los últimos años.



Imagen 2.5: nota periodística que da cuenta de la formación de la Asociación Civil de Autotransportistas Michoacanos Hidalgo, donde los discursos de legitimidad imperaban, con la uniformidad y Exhibición del mismo. Aparecida en: *La Voz de Michoacan*, el 18 de febrero de 1971.

Es claro que el discurso transmitido fue para las autoridades gubernamentales, en una especie de negociación de reconocimiento de “oficialidad” en el ejercicio de “poder” controlar el transporte moreliano y sus rutas, en un discurso conciliador; sin embargo también se puede percibir la auto proyección de “calidad” que intentaban mostrar, así que los usuarios del transporte público eran receptores en potencia, para invitarlos a usarlos, ya

que por ejemplo se manifestaba que las unidades eran de nueva adquisición (un total de 42 de ellas), reflejo de la proyección de atracción que se buscaba manifestar, a través de “lo nuevo”, de la asociación simbólica con lo moderno, a la vez que con la comodidad, traducidos a “un mejor servicio”, ya que en el artículo se expresaba claramente que eran la “mejor” organización, porque podían brindar los servicios más cómodos; y a los otros choferes se les “informa” de su oficialidad como grupo y de la necesidad de pertenencia al mismo para ejercer su labor, en una clara muestra de poder.

Además, las unidades se comenzarían a reducir en tamaño implementando la entrada de las llamadas combis por parte de dicha organización, una cuestión que marcaría su popularización y distinción en Morelia, donde las combis son el imperante y medio de movilidad colectiva preferido.

De entrada se nos muestra un problema en la cuestión del transporte público, de una “negociación” entre un grupo colectivo que discute su validez con el estado, y por supuesto enmarcado en una ideología corporativista, donde la forma de dialogo con el poder es a través de la cooperación, entendida en este caso como el aglutinamiento, acción y presión colectiva, manera de negociación que se reutilizaría por parte de este sector como una constante hasta nuestros días. La forma de dialogar con el poder ya no es a través de particulares como se venía haciendo en cuestiones de transporte público (el reglamento de 1923 establecía que particulares podían tener el control directo de las rutas, negociando con otros particulares y con el estado como mediador) sino de agrupaciones “civiles”. Conceptos como el de comodidad y cooperación son centrales en el discurso, el primero para referir a la auto proyección de satisfacción y confort en los usuarios, impregnados además directamente en los vehículos, el segundo en base a la argumentación de trabajar unidos (controlados al mismo tiempo) con el estado, con una legitimidad en el poder de las rutas y su explotación. Como ya se dijo el punto central de la argumentación es la conciliación y la validez de poder, en base a la presentación de que existiría siempre un “dialogo” continuo.

Otra cuestión que resalta sobre la formación de la Asociación es la manera clara de expresar un compromiso con los trabajadores, con los choferes, ya que por ejemplo manifestaban abiertamente que estaban adheridos a la ley federal del trabajo, a manera de

garantizar las prestaciones laborales para los trabajadores. Esto fue una clara estrategia de acción para ejercer la legalidad en sus trabajadores, una forma de mantenerlos “fieles” y contentos, a la vez que como una invitación a que se unieran a ellos todos los otros choferes o personal laboral, de otras organizaciones. La legitimidad volvió a jugar un rol central en la intencionalidad de la Asociación, cuestión que sin duda les confirió un lugar privilegiado, debido a esas estrategias de acción social.

Las cuestiones de relaciones de poder, a través de la búsqueda de la legitimidad, resultaban evidentes, por ejemplo se invito al evento al jefe de Hacienda y al director de tránsito del Estado, una señal de ese sentido de “negociación” y “validez”. Por supuesto la cuestión ideológica se muestra en el discurso, por un lado el corporativismo, pero también la cuestión obrera, esto para aglutinar y mantener el control sobre los miembros choferes de la asociación, por cierto no invitados a la ceremonia, ya que no se mencionan o se muestran en ningún momento durante la ceremonia transmitida en el periódico. Algunas representaciones sociales también saltan a la vista sobre el propio aparato del automóvil, como por ejemplo se menciona que los “autobuses” estaban en perfectas condiciones para el servicio, y por lo tanto se hace la general asociación de que un autobús es un auto, pero no todos los autos son autobuses, por lo tanto no tienen el sentido de dar un servicio de transporte al lo colectivo; y es precisamente el servir lo que lo distingue.

El punto central en estas consideraciones sobre el inicio de la asociación civil está en los posicionamientos de poder que los mueven para dicha acción, ya que los legitima y les permite moverse dentro de un cuadro de poder propio, como una estrategia para establecer poder oficial dentro del transporte, al menos dentro de buena parte de ello (ya que como se ha dicho existían otras organizaciones, como la Valladolid, que se vio dividida en su actuar por esta acción). Pero más bien también la formación de la asociación vino a representar una táctica por parte del sector de control de lo colectivo, que se percibía a sí mismo como el fundador de los servicios y por lo tanto con el derecho a ejercer sus voluntades y sentidos. En cuanto a esto una cuestión resulta interesante, la propia percepción que se fueron formando de sí mismos los grupos de control del transporte colectivo, que como ya se ha dicho se constituyeron fundamentalmente en la figura de Cedeño Ceja como una “familia” con lealtades fraternales, por medio de la manifestación

simbólica de que dicho personaje era un chofer como cualquier otro y que posibilitaba que sus compañeros tuvieran espacios propios de trabajo y vida, en fin, dichas percepciones se manifestaban en la desigualdad, imperante en los grupos de control que tenían legitimidad superior a otros trabajadores y por lo tanto derechos a mejores condiciones; muestra de ello es la condición tomada por Rafael Cedeño Peguero, hijo de Cedeño Ceja y claro sucesor en la colectividad del transporte, pero que sin embargo poseía una profesión (era médico) incentivada por su padre y posibilitada sin duda por los recursos económicos obtenidos por su posición dentro de la organización del transporte en la ciudad, por lo tanto el joven Cedeño Peguero era un chofer, pero no como los otros choferes, más bien era una especie de aristocracia obrera y, no únicamente por sus estudios, lo que lo convirtieron en autoridad frente a otros choferes, sino por su “linaje”, ya que fue preparado para suceder a su padre en el control de la organización, por ello él fue el líder aparente de la Asociación Hidalgo y, su padre sólo lo era simbólicamente. Junto a él muchos otros aristócratas obreros se constituían dentro de las organizaciones, como los propios socios de capital e inversionistas, que enviaban a sus hijos a escuelas profesionales para que no tuvieran que ejercer como choferes (como muchos de ellos habían empezado) sino que se incorporaran a las organizaciones como sus dirigentes, con autoridad heredada, pero también en referencia a la desigualdad de “ser” frente a los trabajadores, al ser más preparados y con una carrera¹⁵⁰. Dicha condición de aristocracia obrera persistiría dentro del sector transporte, volviendo extremadamente unilateral la dirigencia de las organizaciones, formando condiciones simbólicas, de control y hegemonía, para la explotación de trabajadores por parte de grupos “elevados” del mismo universo social.

La Asociación Civil de Auto Transportistas Michoacanos Hidalgo contó entonces con un sólido inicio de acciones, en mutua cooperación con el gobierno y con su reconocimiento, llevándose consigo a más de la mitad de trabajadores y derechos de rutas. Pero además se proyectó a un nivel nacional, dándole así un margen de actuación mucho mayor en su ejercicio del poder en el transporte colectivo moreliano. Me refiero a que se

¹⁵⁰ En cuanto a esto es necesario decir que la aristocracia obrera es un referente a la formación de distintos grupos y condiciones dentro de un mismo universo de trabajadores, donde las cuestiones simbólicas y de control van de la mano con las condiciones laborales y salariales, como argumentos para la desigualdad. Véase: Hobsbawm, Eric, *El mundo del trabajo. Estudios históricos sobre la formación y evolución de la clase obrera*, editorial Crítica, Barcelona, 1987, pp. 264-266.

integraron a “la Alianza de Camioneros de México”. Nuevamente las relaciones de poder que pretendían expresar como asociación “legítima” saltan a la vista.

Cabe destacar que desde ese momento de su puesta en acción durante febrero de 1971 su posicionamiento como una “filial” de la principal organización de transporte público nacional, a manera de reforzar su legitimidad local, en sus relaciones de poder y control con la autoridad y el público, pero también a manera de integración general, la intencionalidad de uniformar las acciones en cuanto a transporte en todo México resultaba evidente, como una política de modernización pública, muy probablemente incentivada no sólo por los civiles (que constituían asociaciones y cooperativas) con un claro beneficio, sino también por el Estado mexicano mismo.

En ese sentido las relaciones de dominación y de resistencia pueden ser apreciadas en forma de actuaciones, o mejor dicho de puestas en escena, por medio de los actores sociales, siempre buscando diferenciarse, para así controlar. Una muestra de esto se puede notar en los ritos públicos, que establecen relaciones dialécticas de poder, donde unos buscan representar dicho poder en base a esas demostraciones “ordenadas” y otros pueden verse obligados a participar, y sin embargo usar eso como una estrategia de negociación al mantener la apariencia y ser partícipes del poder; esto puede verse por ejemplo en las actuaciones, actitudes, gestos, etcétera. Por supuesto lo oculto en los discursos se excluye de estas muestras de poder, y los eufemismos se ponen en práctica para aparentar unidad y/o control.

Los códigos de distinción también son factores de la misma, como las reglas de etiqueta. La conducta política de los grupos subordinados, expresada a través de estrategias de resistencia, como recurrir al disfraz o a todo tipo de comportamiento evasivo, manteniendo una actitud externa de aceptación¹⁵¹. Una serie de fotografías aparecidas en el *Informador camionero. Voz del transportista nacional*, en la edición de junio de 1971 (ver imagen 2.6)¹⁵², un periódico de impresión en el distrito federal, puede ayudar para referir a estas cuestiones del poder en el transporte público, ligadas (una presunción) a las autoridades del PRI. Dicho periódico es de interés dado que el Sr. Rafael Cedeño Ceja,

¹⁵¹ Scott, James C., *Los dominados y el arte de la resistencia*, Era, México, 2000, pp. 41-43.

¹⁵² Dicho periódico encontrado en: Archivo Privado Cedeño, con fecha del mes de junio de 1971.

miembro de la asociación de transporte en Morelia y, como se ha dicho, líder simbólico, fungía como secretario del “orden” en la Alianza de Camioneros de México¹⁵³ y, por lo tanto el periódico debió de ser utilizado aquí a manera de cimentar la posición de dicha persona, de su hijo (el presidente de la asociación) y de su grupo de transportistas como parte de la “oficialidad” nacional en el transporte.

En dicha ceremonia de junio de 1971 se montaron dos actos cívicos, uno a Hidalgo y otro a Francisco Villa, donde los códigos de etiqueta saltan a la vista, como la cuestión de llevar “traje” de gala, dándole una oficialidad a la ceremonia, donde además están involucrados los transportistas con el poder del gobierno, muestra de ello es la aparición de miembros del partido del Estado y de soldados, a manera de representar control; además de usar discursos netamente “populares” en referencia a figuras simbólicas del pueblo, para atraer al sector obrero y mantener la unidad. Sin duda, las imágenes que aparecieron en dicho periódico fueron una puesta en escena para lograr una impresión de poder y unidad de las organizaciones de transporte y el gobierno, dotándoles así de oficialidad y control sobre los choferes que quisieran formar parte de ellos, y por supuesto para reproducir ese control y legitimidad. Esto a manera de rito de diferenciación social (discurso público) y por supuesto como propaganda nacional para ser mostrada de forma local, en Morelia se usó para causar impresión.

Sin embargo, en una fotografía posterior aparecida dentro de la misma publicación, de la asamblea en sí, se pueden apreciar los discursos ocultos de los asistentes, choferes presumiblemente obligados a asistir para con ellos poner en escena la actuación de control (se necesita público). La corporalidad juega un papel fundamental en la expresión de discursos, lo no verbal, y de su poder (bien para ejercerlo o para resistirlo), en ese sentido la gesticulación mostrada en ese evento en particular fue de un claro “aburrimiento”, expresado así por una presumible muestra de indiferencia a lo que se estaba enunciando por parte del orador (seguramente la exaltación de sus líderes en los actos cívicos), con miradas perdidas, muestra clara de la “obligación” de estar ahí. El grupo de choferes asistentes al evento luego de la exaltación de los líderes por participar en lo cívico fue una “actuación” (una máscara), a manera de estrategia, de resistencia entonces (en los gestos, que suponen

¹⁵³ Lo hizo de 1958 a 1980, pasando de representar a la Valladolid a representar a la Hidalgo, de acuerdo a testimonio de su hija, Guadalupe Cedeño Peguero. Tomado el día 16 de abril de 2013, en Morelia.

actitudes), en un autocontrol ensayado y representado por parte de los asistentes, y en respuesta a la muestra de poder dada por sus líderes. Al mismo tiempo como una forma de permanecer participes de las relaciones de poder y de formar parte de la oficialidad, ya que aunque muestren que están aburridos o distantes, o en negativa (tener los brazos cruzados, o con lentes negros) están ahí, en una relación de dominación-resistencia. Otro ejemplo sería, aunque no está en la foto pero puede inferirse en base a las otras actitudes de cruzar los brazos, de no mirar, etcétera, la acción de un bostezo, a manera de actuar en contra del discurso dicho por el poder, una especie de insulto, que sin embargo es “tolerable”.



Imagen 2.6: muestra de una ceremonia de la Alianza de Camioneros de México, donde tomaron parte las autoridades de la recién creada Asocacion Hidalgo, a través de su líder simbólico Cedeño Ceja. Peridico *El informador camionero*, con fecha del mes de junio de 1971 en: Archivo Privado Cedeño.

La inmersión en sectores nacionales de obreros les dotaba de formas de organización e ideologías, constituyéndolos en conciencias de clases obreras (al volante) y con beneficios laborales.

Entonces puede apreciarse la importancia de esta organización de transporte desde sus inicios, que si bien surgió como una división en el poder de la territorialidad y del derecho por ejercer el transporte, se configuró rápidamente como una fuerza enorme en la toma de conciencia frente y para los automóviles. Cabe destacar que los horarios de servicio prestados al público del transporte desde 1971 se fijaron por reglamentación de 6:00am a 22:00pm, una primera regulación implementada directamente por la influencia de la asociación, aunque por supuesto con antecedentes en la práctica desde mucho antes¹⁵⁴. La asociación contaba además con al menos 142 unidades de transporte para dar servicio a la ciudad de Morelia, con al menos un número igual de choferes, por supuesto no funcionando todos al mismo tiempo ni en las mismas rutas¹⁵⁵; esto nos habla de que nivel de fuerza para ejercer control sobre el transporte en la ciudad, antecedente de la fortaleza del sector transporte actualmente.

Sin embargo, resulta fundamental entender que si bien la nueva Asociación Hidalgo se gestó y fue posible en base a la búsqueda de preservar hegemonía por parte de un grupo, también lo hizo con motivos de desacuerdos laborales por parte de los trabajadores con la vieja Cooperativa Valladolid, que se veían explotados y se empezaban a constituir como grupo laboral consolidado en la ciudad., entonces parte de los grupos de aristocracia obrera (los Cedeño y otros) vieron la oportunidad para preservar su hegemonía al formar una nueva organización, con la intención aparente de apoyar a los choferes y con promesas de regularse bajo las condiciones de la ley federal del trabajo, cuestión que les valió la alianza de un sector realmente importante de trabajadores, que se fue con ellos, pero no obstante la nueva organización no vino más que a ser de entrada una nueva forma de mantener el control, no cumpliendo con las quejas de los trabajadores como el exceso de horas de trabajo y no garantías laborales de salarios, o seguridad social, además de que desde la

¹⁵⁴ Ya la cooperativa Valladolid y antes se manejaban en esos horarios, aunque sin estar totalmente reglamentados internamente. Información en: expediente del camión n°27 diesel, en el Archivo Privado Cedeño, con fecha del 4 de marzo de 1971.

¹⁵⁵ Acta de contabilidad de unidades, en: Archivo Privado Cedeño, con fecha del 5 de octubre de 1971.

Valladolid proponían crear un sindicato, cosa que la nueva organización usó para atraerlos, pero no manifestó en la práctica, más bien y como se ha visto se preocuparon de sentar sus bases de legitimidad, asistiendo a eventos nacionales y haciendo relaciones con la autoridad de tránsito local, en base a su líder simbólico Cedeño Ceja, para la construcción y manutención de poder y relaciones y, de su líder visible a manera de expresar la aristocracia laboral de la nueva organización por medio de la preparación de su cabeza. En base a lo anterior y aprovechando esa coyuntura de la búsqueda de perpetuar la hegemonía y al no ver cumplidas sus demandas bajo la nueva organización los trabajadores al volante se unieron por primera vez contra sus líderes “choferes” formando el 04 de junio de 1971 el Sindicato de Choferes y Conexos de las Líneas Urbanas de Morelia “Melchor Ocampo”¹⁵⁶ en una asamblea extraordinaria de los grupos no unidos de trabajadores al volante, siendo su Secretario General, líder y representante el chofer Gilberto Gallardo López, sin estudios, apegado al medio de vida del cual las familias de choferes aristócratas ya no lo hacían (la conducción suponía y aun lo hace, un esfuerzo muy grande, por las jornadas agotadoras en una misma posición, con los sentidos alerta y bajo condiciones cambiantes, climáticas sobre todo). Dicho sindicato se estableció ante la Federación de Trabajadores del Estado de Michoacán y, cabe señalarlo lo hicieron mientras el líder simbólico y quien era el que realmente daba cohesión a la organización (Cedeño Ceja) se encontraba en una asamblea de la Alianza de Camioneros de México (la que se menciona anteriormente), esto puede ser visto como un forma de poder real que el líder imponía, ya que era necesario que no se encontrara para que los trabajadores se atrevieran a presionar a sus nuevos líderes y cuestionar su “herencia” y a exigir las mejoras que pretendían.

Los choferes pugnaban por sus derechos, en el sentido de derechos sociales de clase e históricos, ya que como artífices de la urbanidad en la ciudad se consideraban a sí mismos como acreedores de leyes y condiciones de vida específicos, pero fundamentalmente en cuanto a derechos de trabajo sobre un medio, los vehículos, ya que se veían a sí mismos como los que hacían posibles las movilizaciones colectivas en la ciudad, e históricamente no cuestionaban los orígenes laborales de Cedeño Ceja por ejemplo, los tomaban como símbolo de su carácter obrero, pero pedían un regreso a esas raíces, para que los derechos

¹⁵⁶ Acta de asamblea de constitución del Sindicato de Choferes y Conexos de las Líneas Urbanas de Morelia “Melchor Ocampo” en: Archivo Privado Cedeño, con fecha de 04 de junio de 1971.

de los choferes a una vida mejor fueran materializados, ya que estaban sustentados en sus orígenes y papel en el desarrollo del servicio colectivo¹⁵⁷. Los choferes entonces empezaban a desarrollar una conciencia de clase y, por conciencia de clase se entienden las ideas, sentimientos, etcétera, que en determinada situación de la vida tendrían los hombres, si fuesen capaces de comprender por completo esta situación y los intereses derivados de ella y que los aglutina dentro de un sector, considerándose parte de y, por lo tanto, no van en contra de sí mismos, ya que buscan como grupo un mejoramiento en todo sentido¹⁵⁸; en otras palabras, la realidad de la conciencia se determina por la percepción aprehendida de pertenencia a un grupo de sujetos y, forma ideologías, actitudes y metas. Con lo cual los choferes se consolidaron como clase obrera y que en buena medida sentaría las bases para otra transformación posterior que les valdría mucho poder como sector.

En cuanto al sindicato de choferes, se manifestaron por primera vez en una huelga general de suspensión del servicio, paralizando a la ciudad de Morelia de transporte colectivo por primera vez, pero que se convertiría en una constante. Sus pretensiones estaban manifestadas en el proyecto de creación de un contrato colectivo de trabajo, dividido en cuatro capítulos, para los choferes de la Asociación Hidalgo, pero también en la Valladolid, ya que se aglutinaron en la totalidad de trabajadores indistintamente del patrón, ya que uno les trajo condiciones negativas y otro no cumplió sus promesas de mejorarlas a cambio de su lealtad. Fundamentalmente pedían que ellos mismos regularan el ingreso al trabajo para formar parte del sindicato, teniendo así que pedir permiso los patronos antes contratar a nuevo personal, a la vez que con ello buscaban garantizar su espacio laboral buscaban perpetuarlo, esta cuestión en específico no prosperó del todo ya que las organizaciones siguieron usando mecanismos de compadrazgos y amistades para incluir choferes en sus nominas y, hasta en el propio sindicato posteriormente; otra de las cuestiones esenciales que argumentaban era el establecimiento de horarios de trabajo regulados, de no más de ocho horas, así como de tiempo de descansos y días feriados (anteriormente se trabajaba tanto como el patrón lo pidiera, ya que si no, no se les respetaba el salario, además de que no contaban con días libres, si querían tener sueldo), los

¹⁵⁷ En cuanto a los derechos de sociales de clase véase: Le Goff, Jacques, *Los campesinos en la historia europea*, editorial Crítica, Barcelona, 1995, pp. 202-219.

¹⁵⁸ En cuanto a conciencia de clase véase: *Óp. Cit.*, Hobsbawm, Eric, *El mundo del trabajo. Estudios históricos sobre la formación y evolución de la clase obrera*, 1987, P. 31.

miembros del sindicato proponían en su contrato colectivo además unas prestaciones de bonos económicos por desempeño, o por años de servicio, que se depositarían en el sindicato y ellos los repartirían; pedían también que las empresas trataran a sus choferes con el debido y mayor respeto, como sus posibilitadores del trabajo, esto nos dice que hasta antes no se hacía así; además proponían también que no se despidiera injustificadamente; por último, una de las cuestiones viales que pedían era el establecimiento de salarios oficiales por horas trabajadas, cosa que no pasaría, pero que sentaría las bases sin embargo para el proyecto de estatización de 1981. A continuación se expondrán unos fragmentos del dicho contrato colectivo de trabajo (imagen 2.7):

PROYECTO DE CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO QUE CELEBRAN DE UNA PARTE EL SINDICATO DE CHOFERES Y CONEXOS DE LAS LINEAS URBANAS DE MORELIA "MELCHOR OCAMPO" POR CONDUCTO DE LOS C.C. GILBERTO GALLARDO LOPEZ Y SANTIAGO HURTADO GORDILLO EN SU CARACTER DE SECRETARIOS GENERAL Y DEL TRABAJO RESPECTIVAMENTE Y POR LA OTRA LA ASOCIACION CIVIL DENOMINADA "AUTOTRANSPORTISTAS MICHOACANOS HIDALGO A.C." REPRESENTADA POR LOS C.C. RAFAEL CEDEÑO PEGUERO, CARLOS GUZMAN GUERRERO Y ENRIQUE RENTERIA GAMA PRESIDENTE, SECRETARIO Y TESORERO RESPECTIVAMENTE DE LA MENCIONADA ASOCIACION CIVIL Y AL TENER DE LAS SIGUIENTES:

DECIMA SEXTA.- La Empresa o patrón, se obliga a no suspender ni separar de su trabajo a ninguno de los trabajadores miembros del Sindicato que le presten sus servicios, y que son los que comprende este Contrato, sin causa justificada debiendo previamente exponer sus quejas al Sindicato el que una vez comprobada la existencia y justificación de la falta, dará su conformidad para la suspensión solicitada; en caso de no llegar a ningún acuerdo ambas partes concurrirán ante las Autoridades del Trabajo para hacer valer sus derechos.

DECIMA SEPTIMA.- La jornada legal de trabajo, será de ocho horas si es diurna, de siete horas y media si es mixta y de siete horas si es nocturna; estas jornadas de trabajo invariablemente serán de forma continua y dentro de la misma jornada de trabajo, se concederá a los trabajadores un término de 30 minutos para que tomen sus alimentos este tiempo, será computado como trabajado. Cuando haya necesidad de prolongar la jornada de trabajo, el tiempo excedente se computará como extraordinario y se pagará en un 200% más según lo que establezca la Ley. El tiempo extraordinario, nunca excederá de tres horas en un día ni de tres veces en una semana. Lo no previsto en esta cláusula se ajustará a la Nueva Ley Federal del Trabajo, que está vigente.

<u>TABULADOR DE SALARIOS</u>		
CHOFERES - - - - -	\$	50.00 (8 Hs)
DESPACHADORES - - - - -	\$	35.00 "
CHECADORES - - - - -	\$	35.00 "



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

PODER EJECUTIVO DEL EDO.
MICHOACAN DE OCAMPO

Morelia, Michoacán, el 15 de Agosto de 1971.

Comisión de Conciliación y Arbitraje

POR EL SINDICATO	POR LA EMPRESA O PATRON.
------------------	--------------------------

Imagen 2.7: fragmentos de la propuesta de contrato colectivo de trabajo del Sindicato de Choferes y Conexos de las Líneas Urbanas de Morelia “Melchor Ocampo” donde pedían horarios de trabajos, el no despido injustificado, salarios fijos y días de descanso. El proyecto no prosperaría. Contrato en: Archivo Privado Cedeño.

El discurso manifestado de descontento es claro y, fundamentado en los derechos laborales que los choferes sentían que tenían como grupo, sin embargo dicha lucha resistencia hacia el poder de control en el transporte colectivo se dio en ausencia del líder simbólico, tal vez para no enfrenarlo, por lo tanto a su llegada se renegociarían las condiciones y las propuestas del contrato colectivo no procederían, aunque si se ganarían en muchas cosas, como en los horarios laborales que partir de ese momento quedaron de ocho horas y en el establecimiento de un mínimo de salario, si bien no uno fijo, además de que el sindicato no desapareció, sino que fungiría como un medio de negociación entre los choferes y sus patrones a partir de entonces. Estos nuevos acuerdos quedaron plasmados en la creación del reglamento interno de la Asociación Hidalgo, primer reglamento de su tipo (interno de una organización), para contrarrestar las pérdidas laborales de explotación por parte de los líderes.

Conforme a lo anterior el reglamento interno de la asociación se expresa como un claro ejemplo (ver imagen 2.8). El reglamento¹⁵⁹, emitido en respuesta a la huelga de junio de 1971 de los choferes y la pérdida de poderes laborales a favor de ganancias para los trabajadores, muestra la etiqueta del saludo formal a la autoridad al referir a los directivos

¹⁵⁹ Reglamento interno de La Asociación Civil de Auto Transportistas Michoacanos Hidalgo, en: Archivo Privado Cedeño, noviembre de 1971.

en el impreso del reglamento de forma totalmente visible, un saludo hacia ellos, que además confirió el sentido de oficialidad y control por parte de ellos hacia los choferes. Se puede apreciar en el orden jerárquico establecido en la relación de “líderes” que la asociación era de carácter público, pero funcionaba impulsada con base en las raíces y alianzas familiares, con el líder simbólico incluido, pero con el líder oficial a la cabeza (y firmante del documento). El reglamento debe ser visto como una táctica para impulsar el comportamiento aceptable de las personas que manejaban los autos, que estaban por lo tanto sujetos en su actuar. De entrada la exigencia de un control sobre el tiempo es muestra clara del control ejercido sobre las personas, los choferes, que tenían que obedecer las condiciones o podría negárseles la posibilidad de trabajo, la expresión de que tenían que presentarse “aseados” es igualmente una muestra de esas etiquetas que marcan actuaciones, ya que se controlaba la corporalidad de los integrantes de la asociación, para dar mensajes de estética aceptable y deseable a demás en los conductores.

El documento expresaba directamente que los choferes debían hacer “lo que se les indicara”, prohibiendo acciones expresamente, por ejemplo se prohibía que se abandonaran los vehículos en todo momento o que se permitiera a otra persona manejarlos, un control sobre la materialidad resulta evidente, sujetando a las personas a las máquinas de forma total. De la misma forma se prohibía que los choferes llevaran acompañantes, negando así el espacio de diversión o confort, entre otras cuestiones, y en cambio imperando la designación de un espacio de trabajo, ajeno a la interacción humana de los choferes, negando los agentes distractores que no entren en el panorama de “trabajo”; y por ejemplo es claro que existían estrategias por parte de los choferes para desmarcarse de esas etiquetas de actuación pretendidamente marcadas, ya que entre las rutas, fuera de los “checadores”, llevaban compañía, amigos, familiares, parejas, etcétera, para ayudar a pasar de forma “más agradable el trayecto” (el trabajo)¹⁶⁰. Las etiquetas para la circulación también buscaban ser impuestas como táctica desde este grupo de poder, dirigentes de la asociación y dueños de las unidades en la misma, ya que se prohibía arrebasar a las unidades de la asociación, para no afectar la circulación de las mismas, pero también se prohibía atrasarse, nuevamente el

¹⁶⁰ Esto en base al testimonio del antiguo chofer de la Asociación desde 1971 José Carlos Guerrero Cedeño, tomado el 25 de abril de 2013.

control del tiempo resulta evidente; esto sin duda se vio reflejado en las representaciones sobre los vehículos y sus prácticas en la ciudad, ya que en función de esta circulación es que se articuló el transporte cotidiano para un gran número de la población de Morelia. Asimismo invitaba a no conducir “violentamente” ni de forma “ Brusca”, poniendo énfasis en el control de la velocidad que marcaría a la ciudad entera, reflejándose en los automóviles de uso particular ya que el transporte público marcó las pautas de velocidad tolerable.

Pasar sin recoger el pasaje era otra de las cuestiones vigiladas por este reglamento, otra táctica para marcar una etiqueta de comportamiento, marcando la interacción “permitida” entre choferes y usuarios, que se limitaba por tanto al “saludo” de recibir el pasaje, respondiéndoles con un boleto, marca oficial de su derecho de estar dentro del vehículo; marcando la interacción humana aceptable en la máquina. Otro comportamiento era el de la territorialidad, marcada totalmente, ya que se prohibía hacer los recorridos fuera de las rutas, establecidas en función de su nivel de usuarios. Era parte de estos mecanismos de control el de establecer tiempos, pero además lo era el de advertir que a cualquier chofer, suplente o no, que saliera de las reglas de etiqueta marcadas se le excluiría “hasta nuevo aviso” de las actividades. Empero, se establecieron checadores de tiempo por primera vez para regular el control del mismo y, así evitar que los choferes trabajaran menos de sus ocho horas, pero también para tener un control en sus ganancias, ya que se pagaba en porcentaje de horas trabajadas.

Controlar los insultos parecía uno de los factores centrales no expresados directamente en el reglamento, ya que el retener a los pasajeros o desobedecer a los despachadores (checadores, cronometrando el tiempo) implicaban faltas consideradas graves, además de que se expresaba directamente el no agredir o insultar verbal o físicamente a los compañeros (otros choferes), signo de las rencillas existentes entre choferes (posiblemente de asociaciones distintas, como la Valladolid). Las agresiones verbales hacia cualquier conductor o transeúnte probablemente prácticas de existencia común en el ritmo marcado por el transporte público, haciendo así que se generaran varios insultos característicos entre la población moreliana, como el sonar la bocina en una actitud retardadora, insultante o con intenciones de agredir. Por tal motivo el no conducir en estado de

ebriedad era una de las disposiciones de etiqueta marcadas como comportamiento, para evitar las acciones que perjudicaran.

Por supuesto que parte importante de establecer etiquetas de comportamiento aceptables son las de instituir sanciones. Específicamente enfocadas en los choferes estas sanciones se centraban en restringir el movimiento, el tiempo y la acción, más específicamente por ejemplo se castigaba con algunos días de inactividad obligatoria a quién no llegara a tiempo, o a quién dejara su unidad o se la prestara a otro, así como a quién llevara acompañantes; el castigo común eran tres días. Entonces se puede apreciar que la exclusión representó la principal sanción, por lo tanto la imposibilidad de trabajo, un control directo sobre la sustentabilidad de los sujetos.

Igualmente, a quién recogiera pasajeros fuera de los puntos señalados o se saliera de las rutas se les sancionaría, sin embargo nuevamente las estrategias contra las etiquetas de comportamiento son inherentes a las tácticas que las impulsan, y por ejemplo algunos choferes si recogían pasajeros fuera de los puntos marcados, práctica que se mantiene hasta nuestros días, o modifican sus rutas en función de cuanto pasaje lleven consigo, si llevaban poco entonces se adelantaban a otro punto de la ruta donde pudieran recoger más¹⁶¹. Esto posiblemente no sea una característica única del transporte urbano en Morelia, pero si es una de las más marcadas, ya que hasta nuestros días los choferes recogen pasajeros “donde se pueda”, porque les implica mayores posibilidades de ingresos para ellos.

Los tiempos de salidas alterados, el manejar en estado de ebriedad (o cualquier otro que promoviera la violencia, o que el manos no estuviera enmarcado en las reglas de etiqueta para conducir) igualmente serían castigados, con varios días de suspensión, entre cinco y ocho. Es interesante notar sin embargo que el reglamento en ningún momento separaba permanentemente a los choferes de la organización, no se especificaban al menos las causas de despidos, esto muy seguramente debido a la necesidad de control ejercido que funcionaba de forma muy eficaz, y a la existencia de rupturas (estrategias) en las etiquetas de comportamiento, con la cuales los choferes se mantenían ejerciendo una resistencia al

¹⁶¹ Testimonio del antiguo chofer de la Asociación desde 1971 José Carlos Guerrero Cedeño, tomado el 25 de abril de 2013.

poder y generando espacios de acción propios; por supuesto con un autocontrol, sin duda ensayado, en sus actuaciones.



Imagen 2.8: el reglamento interno de la Asociación de Auto transportistas Michoacanos Hidalgo de noviembre de 1971, primero en su tipo, con regulaciones para contra restar las mejoras logradas por los choferes en cuanto a horarios laborales, imponiendo checadores de tiempos y sanciones internas. En: Archivo Privado Cedeño.

Hasta este punto es claramente visible que la Asociación Civil de Auto transportistas Michoacanos Hidalgo constituyó definitivamente un papel importante en el desarrollo de los imaginarios sobre los automóviles en Morelia, imponiendo prácticas, restricciones y estrategias en los modos de vida de choferes y líderes, así como de la urbanidad, pero además también de la constitución de un sistema, una red en base a un aparato, de funcionamiento y negociación con la autoridad gubernamental (como ente capaz de facultar el control del desplazamiento), ya que la asociación de civiles sirvió para consolidar una manera de convivencia entre autoridad y transporte que aun se mantiene.

Por ejemplo las asociaciones mentales de los sujetos morelianos, usuarios del transporte público, así como de los particulares se constituyeron semánticamente. El proceso de “asociación” de “algo” a través de un signo, que lo vuelva susceptible de evocación, es la forma a través de la cual damos sentido al conocimiento, cuando los signos se vuelven sociales; así pues, una referencia (un significado), en este caso al de un automóvil como “camión” y el camión mismo como transporte público, adquiere sentido en base a un significante (una representación simbólica, imaginada) y así se nombran las cosas y se les dota de características, valores y sentidos, así como limitantes. Por lo tanto puede entenderse que las palabras no transmiten cosas, sino el significado de esas cosas, y esos se dan a través de la asociación de imágenes mentales en una convención social¹⁶².

Por ejemplo puede afirmarse entonces que en Morelia la palabra camión significaba sí transporte público (y sigue haciéndolo), pero también por asociación de sentidos con los sujetos del contexto, un medio de vida, un conector de la cotidianidad y posibilitador del movimiento, además es interesante como en la serie de documentos y testimonios utilizados para este trabajo la palabra es “camión” y no autobús u otra similar, que pudiera tener significados parecidos; además de que como ya se ha dicho marca diferencias entre camiones y automóviles, que no significan exactamente lo mismo, no evocan lo mismo.

De igual forma, se puede decir lo mismo para conceptos tan marcado, y formados, como el de chofer, volviéndose estereotipos en función de sus acciones, sus comportamientos, etcétera, en Morelia por ejemplo durante este periodo se puede decir que los choferes eran los que manejan camiones, no los conductores particulares, ya que ellos no daban boletos al abordar, no se detienen en sus unidades para recoger usuarios, y no tienen que cumplir normas como las del aseo para usar sus máquinas.

La Asociación durante prácticamente toda la década de 1970 y buena parte de la de 1980 funcionó como la principal en la ciudad, manteniendo el mayor número de control sobre las rutas, por lo tanto usuarios y, la capacidad de imponer patrones de conducta. Sin al igual que el resto de intereses en el transporte moreliano se vieron modificadas en base a las concesiones Estatales de 1981, llevadas a cabo por el gobierno de Cuauhtémoc

¹⁶² Ver: *Óp. Cit.*, Schaff, Adam, *Introducción a la semántica*, 1993, pp. 15-32.

Cárdenas en todo Michoacán, pero por supuesto aplicadas de forma directa e inmediata en Morelia; cuestión que se revisará en el siguiente apartado.

2.3 La estatización de 1981 y concesiones estatales de 1987. Contexto actual.

Como se ha visto las representaciones de los vehículos en la ciudad de Morelia se han desarrollado a lo largo del siglo XX en sentidos encaminados a exaltar a sus propios organismos creadores y a sus figuras, tales como las de sus líderes. Sin embargo, las representaciones se construyeron más allá de sólo sus sentidos de poder, también las cuestiones de usos y de expresiones de modernidad.

En ese sentido, la transformación del contexto en el cual los vehículos se desarrollaron cambió, ya que la mecanización del transporte era paulatinamente una necesidad de primera mano para los sujetos morelianos, además de los excesos en los que incurrieron las asociaciones de transporte, que convirtieron a los vehículos en imágenes de estatus, pero también de conectores y de poder (laboral fundamentalmente), por lo tanto existían numerosas quejas por parte de los habitantes de la ciudad en cuanto al mal servicio de los vehículos como un eficiente medio de transporte, de las principales eran el negarse a dar el servicio por causa de que no abordaran niños porque les “ensuciaban” las unidades, porque iban en pésimo estado higiénico los vehículos y porque los conductores jugaban carreras por presión de sus líderes para recoger más pasaje, e inclusive en ocasiones en estado de ebriedad.

De igual forma, el grueso de los choferes se quejaban de que tenían posibilidades prácticamente nulas de laborar, sin el consentimiento de los grupos de poder de las familias transportistas, e inclusive pedían desde comienzos de la década de 1980 que los autos de transporte público fueran una cuestión abierta para acabar con monopolios¹⁶³. Queda claro que la cuestión de representación de servicio ya estaba fuertemente impregnada en los sujetos morelianos, que veían a los vehículos como una real necesidad de la vida cotidiana, volviendo a las máquinas un juego de símbolos de la propia ciudad para su funcionamiento,

¹⁶³ Notas de: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 16 de enero, P. 6 y 22 de enero, P. 2, ambos de 1981; referentes a las quejas tanto de la ciudadanía, así como de los choferes, autocalificados “honestos”.

sin ser realmente una metrópolis grande, con apenas pocas rutas; pero que también estaba la cuestión del poder, ya que la facultad de ejercer transporte por parte de algunos cuantos estaba volviendo costoso el servicio (según la opinión de los usuarios) y difícil el trabajo para muchos choferes. Sin dudas el sistema de familias se estaba agotando y, por lo tanto el monopolio, sin embargo existían dudas enormes respecto a cómo solucionar el problema de la movilidad urbana (tan necesaria para sus sujetos en cuantos a sus representaciones).

Las autoridades estatales (Cuauhtémoc Cárdenas) en conjunto con las locales se dieron a la tarea de ver la forma de cambiar la dinámica del transporte, pero no sin antes tener que enfrentar a los grupos de poder (con las presiones de protesta de paralizar la ciudad de movimiento urbano).

Por ejemplo, para principios de agosto de 1981 las organizaciones exigían el aumento a las tarifas, alegando las alzas a los consumibles; las tarifas eran de un peso con cincuenta centavos, a lo cual las organizaciones pedían cuatro pesos para poder mantener el servicio, o la paralización del mismo, para lo cual las autoridades se negaron, argumentando que “no había que lesionar la economía popular”, pero al mismo tiempo con la necesidad de “proteger a los trabajadores al volante”¹⁶⁴. Por tal motivo se propuso la estatización¹⁶⁵ de dicho servicio y, que fuera de forma total e inmediata. La estatización suponía que los particulares, llamados permisionarios (por que hay que recordar que si pidieron el permiso para poner rutas, desde 1917) no podrían seguir monopolizando la prestación del servicio, por lo cual todas sus unidades serían del Estado (pagando una cuota por ello) significando un verdadero cambio en las dinámicas de la movilidad, de ser algo “necesario” pero como signo de poder, a algo necesario “obligatorio” que la autoridad debería de proveer, de forma eficiente y sobre todo económica.

Sin embargo y, pese a contar con el apoyo comprado por parte de la Cooperativa Valladolid (le venderían sus unidades, 236, y derechos al gobierno, a cambio de mantearse administrando el lugar donde se almacenarían los vehículos), la Asociación Civil de Auto

¹⁶⁴ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 6 de agosto de 1981, P. 1.

¹⁶⁵ Estatización es: el conjunto de disposiciones y operaciones mediante las cuales el Estado asume, en forma variada, la administración de empresas privadas, de grupos de empresas o de la totalidad de ciertos sectores económicos manejados con anterioridad por particulares; También se le denomina nacionalización de los medios de producción. Tovar, Antonio (Prologo), *Gran diccionario de la lengua española*, editorial Patria, México, 1983, P. 711.

transportistas Michoacanos Hidalgo se pronunció frente a la propuesta desde el día 7 de agosto de 1981, argumentando que el gobierno les quería despojar de sus derechos laborales construidos a lo largo del siglo, a lo cual las autoridades argumentaban que “estatalizar el transporte era la mejor solución para brindar un servicio eficaz y barato a la sociedad” y que el propósito era encontrar soluciones juntos; marcando que se trataría de un sin precedente único en el país, brindar un servicio tan necesario como la movilidad de manera prácticamente gratuita, cobrando únicamente una cuota de recuperación y otorgando a los choferes salarios fijos y seguridad social; también argumentando que Morelia sería sólo el principio, pretendiendo extender el modelo a otros municipios del Estado, e invitando a otros a emular lo propuesto¹⁶⁶.

El decreto de estatización entraría en vigor el día 19 de agosto de 1981, a partir del cual los particulares tenían cinco días para vender sus unidades a las autoridades. Para administrar al servicio se formó el “Transporte Público de Michoacán”, como empresa estatal de operación en Morelia, siendo su titular el gobernador Cárdenas, con una junta de administración formada por diversos líderes anteriores de choferes (sindicales y organizacionales); servicio de forma semi-gratuita únicamente con costos de recuperación, mantenimiento y con salarios fijos a los choferes.

La Asociación Civil de Auto transportistas Michoacanos Hidalgo accedería a vender sus unidades el día 25 de agosto, a cambio de la capacidad de mantenerse como oficinas centrales de la nueva empresa (La Valladolid como bodega, ellos como sede administrativa), con lo cual el municipio se hizo de otros 180 vehículos (combis incluidas)¹⁶⁷. Así comenzó a funcionar de forma aparentemente práctica y económica el transporte, con el fin de acabar la corrupción, el control de la movilidad y dar un servicio eficiente de interconexión de realidades. Por supuesto las quejas ciudadanas continuaron, alegando que los intervalos en que se transportaban se vieron afectados por el cambio, al mismo tiempo que muchos choferes argumentaban la falta de trabajo. Contando un ochenta por ciento de la aceptación del público para fines de octubre de ese año¹⁶⁸.

¹⁶⁶ Notas sobre expresiones por parte de organizaciones y de la autoridades en: *La voz de Michoacán*, Morelia, 7 de agosto, P. 19 y 15 de agosto, P. 3, ambos de 1981.

¹⁶⁷ *La Voz de Michoacán, Morelia*, 25 de agosto de 1981, P. 2.

¹⁶⁸ *La Voz de Michoacán, Morelia*, 12 de octubre de 1981, P. 10.

Pasarían poco más de cinco años de vigencia de la estatización cuando nuevamente se transformó la dinámica, la que por la falta de capital de inversión por parte de las organizaciones hasta entonces existentes la renovación de unidades resultaba imposible, causando malos funcionamientos y servicio. Tal era la situación que circularon manifestaciones en contra del servicio dado por el Estado (cabe destacar que nunca se traspaso a otras ciudades de Michoacán), considerando que el servicio urbano causaba verdaderas molestias a los usuarios y a los conductores particulares, a la vez que a los peatones, por ejemplo el caso de un vehículo, “el n° 128, que se descompuso en plena avenida de la ciudad (la Madero) por viejo y en mal estado, dejando tirados a sus pasajeros, sin posibilidades de moverse, obstruyendo además el tránsito”¹⁶⁹.

De igual forma, el sindicato que surgió dentro de la empresa de Transporte Público de Michoacán, el “sindicato unificado de trabajadores y empleados TPM”, fue paulatinamente controlado por los antiguos permisionarios líderes y, sus figuras familiares (tal como en el caso Cedeño), lo que ocasionó que muchos choferes incumplieran los servicios pactados con la autoridad y más bien continuaran paralizando en cuanto a movilidad como medida de cumplir sus demandas. Las muestras de inconformidad eran constantes, principalmente debido a las resistencias desde las viejas organizaciones, de no contar con recursos económicos necesarios e inversiones y a que se negaba la entrada de choferes calificados, los que se mantenían en sus viejos grupos simbólicos; un conflicto claro de poder se vio traducido a uno de movilidad, que ya era una percepción de necesidad urbana.

Entonces, desde mediados de 1986 el sistema de transporte controlado por el Estado entraría en crisis, fundamentalmente por la huelga de septiembre de ese año, en la cual el sindicato unificado de trabajadores consiguió que se les cancelaran alrededor de tres millones de pesos (por motivo de accidentes e infracciones) de deuda, luego de haber paralizado la ciudad por semanas¹⁷⁰.

Además, para ese momento entró en relevo el gobierno del Estado, pasando del Ing. Cárdenas a Luis Martínez Villicaña, igualmente en septiembre. Inmediatamente al cambio

¹⁶⁹ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 14 septiembre de 1986, P. 17.

¹⁷⁰ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 13 septiembre de 1986, P. 18.

de gobierno se puso en diagnóstico a la compañía oficial del transporte, para determinar la acción más recomendable a tomar; hay que tener en cuenta que sin el poder generado por los antiguos permisionarios no se aglutinaba a los choferes de la misma forma y la inversión en unidades resultaba sumamente difícil, por lo tanto lo económico fue un factor determinante en cuanto a analizar el transporte, ya que le costaba demasiado al Estado. Durante octubre de dicho año se consideraba que el transporte público estaba en un estado lamentable y que requeriría de una millonaria inversión para reactivarlo, además de que la irresponsabilidad de los conductores continuaba molestando a la ciudadanía; además de que para ese momento únicamente operaban 80 de las más de 400 unidades que se compraron años atrás, prueba de que nunca se invirtió en ello¹⁷¹.

Además, las representaciones eran claras, si bien ahora los vehículos interconectaban ya no eran un negocio de poder de facto, pero si en trasfondo y, la gratuidad y utopía urbana moreliana no resultaba rentable, por lo tanto la transportación era necesaria; a la vez que continuaban exigiendo “mayor seguridad para los usuarios del transporte público”, para que los choferes no laboraran en malas condiciones (frecuentemente sucios, desatentos, descuidados y en ocasiones ebrios)¹⁷², además de los constantes aumentos a combustibles. Durante el resto de ese año se mantuvo en conflicto la situación del transporte, paralizando la movilidad de los sujetos en la ciudad, cuestión que era ya un verdadero problema, se había vuelto tan necesario que era un asunto de verdadera simbiosis entre humanos y máquinas de dependencia para la existencia percibida.

Ahora bien, las antiguas organizaciones no desaparecieron sin llevarse lo suyo, lo que al menos percibían como suyo, en sentido de que ellos habían sido los “responsables” de la modernización de la movilidad en la ciudad.

Por ejemplo, la Asociación Civil de Auto transportistas Michoacanos Hidalgo, al igual que el resto de intereses en el transporte moreliano, se vieron modificadas en base a las concesiones Estatales de 1981, llevadas a cabo por el gobierno de Cuauhtémoc Cárdenas, aplicadas de forma directa e inmediata en Morelia; dichas concesiones

¹⁷¹ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 7 de octubre de 1986, P. 1.

¹⁷² *La Voz de Michoacán*, Morelia, 24 de octubre de 1986, P. 2. Bajo el título de “Mayor seguridad para el transporte público”.

establecían que el transporte público lo ejercería únicamente y directamente el Estado, aunque existieron las autorizaciones a individuos de representar al Estado para hacerlo, pero sin hacerlo en asociación, ni en ninguna forma de aglutinamiento o cooperación, salvo la sindical que se mantendría funcionando aparte, no como organización de transporte, sino como representantes de sus intereses (choferes); esto posteriormente representaría otra fuerza de resistencia fundamental en las relaciones sociales de transporte moreliano.

Dicha estatización al transporte se revertiría durante los primeros meses de 1987, con el cambio en el gobierno estatal, que pasó a estar a cargo de Luis Martínez Villicaña, que permanecería en el puesto hasta 1988, ya que tendría que desistir de él debido a los conflictos electorales partidistas de las elecciones de 1988 para presidente de México, donde Cuauhtémoc Cárdenas se vio perjudicado y produjo un reacomodo de las fuerzas políticas del país¹⁷³.

Por lo tanto, durante enero de 1987 se estableció la necesidad de la Asociación de separarse, de dejar de existir como tal, ya que inclusive durante la estatización la organización civil continuaba sin ser disuelta a pesar de ya no funcionar en la práctica como la sede de administración “rentada” para el Estado, para lo cual se establecieron una serie de reuniones para decidir la venta de sus instalaciones, de entre las cuales destaca un documento (imagen 2.9).

En este caso la intención de la reunión fue para sí mismos, pero no en la totalidad; como lo afirma en el segundo renglón del artículo 1º; por ejemplo, no se consideraba a los choferes, únicamente a los dueños de las acciones (y vehículos) de la Asociación. Una clara negociación de intereses, por el agotamiento de la hegemonía anterior y el surgimiento de nuevos grupos, fue lo que impulsó la desaparición de las viejas cooperativas y organizaciones y, abriría el camino para el nacimiento de nuevas hegemonías, con bases de práctica ya marcadas, como el control de lo laboral.

¹⁷³ No se entrará a profundidad en el tema del periodo en el gobierno de Luis Martínez Villicaña, ni su impacto en las contiendas electorales de ese momento, ya que no es el tema aquí. En todo caso lo único que habría que decir es que era bien sabido que Martínez Villicaña al ser del ala contraria en el partido a Cárdenas contrarrestó muchas de sus políticas al llegar a la gubernatura, entre ellas la estatización al transporte público.



Imagen 2.9: Acta de reunión de la Asociación Civil de Auto Transportistas Michoacanos Hidalgo, en: Archivo Privado Cedeño, con fecha del 29 de enero de 1987.

Existía entonces un problema en el control del transporte, las organizaciones civiles eran desplazadas ya totalmente, pero también la decadencia del sistema estatal era evidente. En el texto se aprecia una ideología del aglutinamiento como referente de fuerza, pero que ocurre en una coyuntura de un cambio en las relaciones de poder en el transporte (de particulares al Estado). La necesidad de establecer la venta "obligatoria" resulta evidente, pero sin decirlo así, tratando de lograr consenso dentro del grupo, dando apertura a beneficios económicos inmediatos, pero se excluye a la fuerza de trabajo. Estableció las diferenciaciones en las relaciones de poder de los que pueden salir con beneficios pese a la coyuntura, ellos (que se escriben a sí mismo) y de los que no pueden, los choferes, que negociaran nuevamente con el Estado, como empleados concesionarios, o directamente con los dueños nuevamente, ya que como tal las concesiones no eran totalmente ejercidas por el

Estado (algunas sí), sino que se individualizaban las unidades de “ruta” y se podían comprar las concesiones. El discurso expresado era de coacción, con términos tales como el de “negociación”, pero que no implican a todas las partes, ni en condiciones iguales, ya que existen ausencias y exclusiones. Cuestiones como el dialogar y discutir se vuelven punto central, pero sin hacerlo, más bien sin decirlo.

La argumentación silenciosa, de omisiones e implícitos, era innegable, pero reafirmando los sentidos comunes (cuestión de las acciones) y las necesidades impuestas de venta por el cambio en las relaciones de poder en el control del transporte. No mencionan por ejemplo el nombre de la asociación, pero existe el sentido común de que se refieren a ellos mismo, esto tal vez por el rechazo de algunos miembros a aceptar la pérdida de poder y la venta. El texto está dispuesto de tal forma que se asienta la “fe” de los que estuvieron de acuerdo, validando así por lo tanto, pero dejando abierto el texto para una posterior argumentación. Sin embargo el valor de lo que pretenden no está claro, ya que no se tenía una idea de cuánto valía la asociación (del mismo modo no dicen que venden la asociación, no, esta se desintegra, lo que se vende es el edificio); se designó para dar un valor a la transacción al líder simbólico, aparentemente figura perpetua del transporte colectivo moreliano, Rafael Cedeño Ceja, es interesante que para esto no se nombrara a su hijo por ejemplo, ya que la sucesión ahora ya no era la cuestión, ni la intención de perpetuarse en el poder, sino que era la de salir bien librados en esa situación nueva, a través de la tranquilidad y oficialidad que la figura de Cedeño Ceja representaba para los otros miembros, que tuvieron que acceder.

Las representaciones sociales del transporte, como unidad pública y como corporación de civiles (forma válida para dialogar con el poder) se vieron en un momento de cambio. Se pasaría a lo “estatal” de concesiones; algo que sin duda impactaría en el sector de usuarios, acostumbrados al transporte “manejado” por sus dueños, o sus representantes (choferes), y no a la nueva imagen un transporte del Estado, que si bien tal vez con fines similares, más encardados en el control por parte del grupo gubernamental, una táctica de individualización.

La individualización es en este discurso de la autoridad moreliana una muestra clara de la asociación simbólica del control con la modernidad, a manera de forma civilizatoria

donde se individualiza a los sujetos, choferes por ejemplo, para hacer que perdieran su capacidad de resistencias (aparentes al manos, de fondo nunca se pierden), pero al mismo tiempo lo hicieron a través de la uniformidad en las reglas, y de eliminar, al menos de forma legal, la capacidad de particulares para ejercer capacidades del Estado, el transporte, y todas sus implicaciones.

Sin embargo nuevamente las resistencias son una constante en la dialéctica humana del poder, del control sobre el transporte, ya que la asociación muy factiblemente realizó esa acción de venta para adaptarse a la situación de cambio, para no quedar excluidos de cuestiones de transporte aceptando vender de forma obligada, no interesando la situación de los choferes; esto ya que las concesiones se “rentaban”, así podían adquirir el capital que les estaban quitando y re utilizarlo en una forma similar; en un evidente reacomodo visual de las relaciones de poder en el transporte. Una inclusión ideología en el poder, sin decirlo, renegociando los términos de actuación. Esto puede manifestarse en el hecho de que la familia Cedeño, y su red familiar inmediata, mantuvo concesiones luego de la estatización, en una escala reducida, pero aun con el control sobre los choferes, ya que les rentaban el espacio de trabajo¹⁷⁴.

Las representaciones del transporte público durante este periodo se configuraron e las que tenemos hasta nuestros días, de un transporte conector de la realidad absolutamente necesario para el funcionamiento y movilidad de los sujetos y sus cotidianidades, pero a la vez de manejos corruptos, constantemente en luchas por poder (poder de ejercer control sobre la movilidad), pasando de rentar unidades a rentar espacios.

El gobierno intentó rescatar a su empresa a través de programas de reconstrucción de vehículos, sin embargo tuvieron que elevar el precio de la tarifa de transporte, lo que produjo un descontento entre la población. De tal manera que la población se manifestó en la principal avenida de la ciudad para enero de 1987, con la consigna “queremos transporte”, signo claro de que los vehículos de motor constituían ya una necesidad total para la movilidad urbana, una constante de la “modernidad”, motivo por el cual el

¹⁷⁴ Testimonio de José Carlos Guerrero Cedeño, que continuó como chofer de camiones concesionados para sus familiares, tomado el 25 de abril de 2013.

gobernador Martínez Villicaña ordenó una “pronta solución al transporte”, a continuación una imagen (2.10):



Imagen 2.10: marcha para exigir transporte en la ciudad, por los conflictos existentes se paralizó prácticamente durante la mitad de 1986. Fotografía del 8 de enero de 1987 de: *La Voz de Michoacán*, Morelia, P. 3.

Entonces, para febrero de 1987 continuarían las manifestaciones y quejas, impulsadas ya desde las sombras por parte de antiguos permisionarios, por ejemplo el líder de la Federación Independiente de Trabajadores de Estado de Michoacán comentó en la prensa que el transporte público se había convertido en un verdadero “elefante blanco”, término referido popularmente en el contexto para denotar que un gasto enorme no tiene ninguna utilidad, viendo al transporte como algo ya muerto y que había que dárselo a particulares¹⁷⁵. Además de que la rapidez, higiene y trato continuaban siendo quejas constantes por parte de los usuarios, ya que se mantenían sólo 60 unidades funcionando de las más de 400 que se tenían. Sin embargo el elevar la tarifa era resistido tajantemente por parte de la ciudadanía y, sin ello ni más inversiones el sector estatal se vería fuertemente

¹⁷⁵ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 2 de febrero de 1987, P. 3. Bajo el título “Verdadero elefante blanco”.

afectado. Para finales de febrero de ese mismo año el rescate pretendido llevó a otros 40 camiones a ser reconstruidos y puestos en servicio, con choferes “nuevos”, además puntualizando que en la ciudad los urbanos de la TPM movían a 180 mil personas diarias¹⁷⁶, muestra de la imperante necesidad del servicio para una ciudad funcional y, al no tenerlo, la crisis producida.

Sin embargo la opinión vertida hacia dicho rescate de unidades era contraria, ya que se consideraba que de nada servía el número de vehículos en tanto los malos tratos de los choferes no cesaran y las unidades no fueran más seguras¹⁷⁷. Las argumentaciones de que más de 170 mil morelianos padecían por falta de transporte (considerando que sólo se movían a 180 mil de un total de 350 mil) eran constantes en la prensa, un signo de la apreciación de los vehículos como una necesidad y la falta de ellos como un padecimiento, una enfermedad de la movilidad corporal. El gobierno pretendía recurrir a un préstamo millonario, pero “el futuro del transporte estaba en lo mixto”, a al menos así lo hacían ver los líderes de los sindicatos de choferes de la ciudad, que pedían se permitiera invertir a privados en el sector, pero con la vigilancia estatal¹⁷⁸.

“Es mayor la demanda que el servicio”, eran las consignas que aparecían en la prensa a manera de crítica por la “falta” de movilidad. Por tal motivo para marzo de 1987 los líderes de choferes, ya no los “familiares” como los Cedeño, sino grupos nuevos, comenzarían a realizar negociaciones con las autoridades para manejar el transporte en la localidad, estudiando alternativas a la gran crisis de unidades y personal calificado por parte de la oficialidad¹⁷⁹. De tal manera que para abril de dicho año se otorgarían las concesiones¹⁸⁰ a particulares nuevamente para realizar el servicio, con las combis y autobuses imperando¹⁸¹ (puntualizando que los taxis nunca se vieron estatalizados). La aceptación popular fue prácticamente inmediata, ya que ya no existían las resistencias por

¹⁷⁶ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 23 de febrero de 1987, P. 3. Bajo el título “Rescate paulatino”

¹⁷⁷ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 25 de febrero de 1987, P. 7. Bajo el título “El servicio urbano a la deriva”

¹⁷⁸ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 12 de marzo de 1987, P. 2. Bajo el título “Los morelianos han padecido seriamente problemas de transporte”.

¹⁷⁹ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 23 de marzo de 1987, P. 4. Bajo el título “Estudian alternativas”.

¹⁸⁰ Una concesión es el otorgamiento del derecho de explotación, por un período determinado, de bienes y servicios por parte de una Administración pública o empresa a otra, generalmente privada. Es un derecho administrativo. Véase: Gutiérrez González, Ernesto, *Derecho de las obligaciones*, Porrúa, México, 2002, P. 525.

¹⁸¹ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 3 de abril de 1987, P. 1. Bajo el título “Transporte será concesionado”

parte de los grupos de choferes y líderes, que volvían a tener el control y, que “gracias a los privados se mejoraba mucho el servicio”, de hecho organizaciones tales como la Confederación de Trabajadores de México o la Secretaría de Educación Pública hacían llamados a sus miembros a hacerse con concesiones de transporte¹⁸².

La movilidad pasaría a ser nuevamente de privados, pero no de forma tajante, o aparente al menos, ya que se haría a través de concesiones; dicho de otro modo, el gobierno al fracasar en dar el servicio, por la falta de inversión y los boicots de los trabajadores otorgó permisos para que particulares ejercieran la movilidad colectiva como negocio. Fue momento en que personajes como Miguel Corona Salt, que era líder de taxis, y José Trinidad Martínez Pasalagua se volvieron los principales concesionarios del transporte en la ciudad dejando de lado a los antiguos líderes, simplemente al comprar sus “derechos”¹⁸³. Es notorio como la representación en cuanto a espacio de transporte cambió en ese periodo, ya que antes el controlar las máquinas otorgaba derecho de su explotación, pero a partir de las concesiones lo que se controlaba era el espacio por el cual se podían mover las máquinas, ya que se rentaba dicho derecho a los trabajadores que tuvieran su propia combi o camión.

Con las concesiones como la forma de operar de la movilidad urbana en Morelia se creó en 1994 una organización de carácter estatal que las vigilara y regulara. La Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán (COCOTRA) se decretó como oficial de vigilancia y regulación para el sector transporte durante junio de ese año¹⁸⁴, además de que dicha organización trabajaría en conjunto con tránsito municipal en cuestión de castigos; pero su principal función sería la de establecer y regular las concesiones y las tarifas oficiales. Esta organización continúa trabajando hasta la actualidad en Morelia, marcando la reestructuración y realidad del transporte público, en manos de privados, regulados por estatales, pero en relaciones de poder notorias, que les permiten tener control total de la movilidad de la ciudad. Sería hasta 1998 en que desaparecería formalmente la

¹⁸² *La Voz de Michoacán*, Morelia, 14 de abril de 1987, P. 5. Bajo el título “Mayor número de concesiones a particulares necesario”.

¹⁸³ Testimonio del chofer Efraín Rodríguez García, de 33 años, en el sector transporte desde el año 2000. Tomado el 2 de octubre de 2013.

¹⁸⁴ Decreto en: Diario Oficial del Estado de Michoacán, 2 de junio de 1994, bajo el título “creación de la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán”. Aparecería publicado en *La Voz de Michoacán* el 11 de junio de 1994, P. 1, bajo el mismo título.

organización estatal de TPM¹⁸⁵, considerada como el viejo enfermo del transporte moreliano, ya sin las familias de hegemonía tradicional como los Cedeño y con nuevos líderes que controlaban a la coordinadora y las unidades, por lo tanto regulaban el espacio y el derecho a su tránsito, rentando a más particulares para explotar el servicio.

En suma, la idea de dar concesiones a privados es lo que ha marcado la realidad de movilidad urbana en Morelia desde fines del siglo XX, marcando a los espacios como un derecho laboral y a la movilidad como una necesidad cotidiana total, al mismo tiempo que a la propia ciudad como una ciudad “moderna”, que sin embargo fracasó en su proyecto de estatización del servicio, idea innovadora y que no se ha puesto en práctica en ninguna otra ciudad de México, cuestión que podría traer beneficios ambientales y de organización vial por ejemplo. El exceso de concesiones a particulares es lo que ha llevado a la súper población de unidades de transporte en la ciudad, una muy pequeña por cierto, que es lo que sin lugar a dudas genera el enorme caos vial de la localidad, al mismo tiempo que ha constituido a su sector en un sector de poder hegemónico de movilidad, con el ejemplo de las tomas y protestas contantes en tarifas, que ellos mismos imponen por medio de la COCOTRA y, la paralización total de la ciudad en caso de que no se legitimen sus intereses.

Los nuevos líderes, al igual que los anteriores, tienen un control real de los derechos y posibilidades laborales de los trabajadores al volante, que pese a constituirse como un grupo fundamental para la operatividad de la ciudad, se han visto siempre marcados por esa aristocracia obrera de sus líderes, que los manejan de acuerdo sus intereses. Morelia sin duda no es la única ciudad con un desarrollo de transporte público peculiar pero si se caracteriza por estar marcado con tanta fuerza a su sector laboral, ya que desde lo público se marcaron ritmos de movilidad (en sus controles de tiempo por relojes) y espacios válidos de tránsito.

Sería hasta este punto en que revisaría el contexto del desarrollo de los vehículos de transporte público en la ciudad durante el siglo XX, recordando que si bien el propósito era contextualizar, no era el de realizar una reconstrucción exhaustiva de sus procesos; más

¹⁸⁵ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 4 de diciembre de 1998, P. 1. Bajo el título “Desmantelan la organización Transporte público de Michoacán”.

bien dicha contextualización servirá de punto referencial para el capítulo posterior, donde se analizarán las representaciones de la movilidad colectiva en la ciudad, tomando como base: imágenes, actores sociales, usos y notas periodísticas, tales como la publicidad.

Capítulo 3: Las representaciones del transporte público. Del lujo al consumo.

“Aún continúo soñando con mi camión Ford del 75”, son las palabras de un destacado chofer de servicio público de Morelia, José Carlos Guerrero Cedeño, que trabajó desde la década de 1960, sobre la unidad que lo marcaría de por vida, pero no sólo como medio de trabajo sino como un compañero fiel, un amigo y un lugar de convivencia; esto sin duda significa que los vehículos son portadores de significados y a la vez son signos de expresión de memorias, sentidos y valores. Esas imágenes y formas de vida constituyen el punto central de interés de este capítulo, reconstruir las representaciones de los significados que los vehículos de motor tuvieron en Morelia, en cuanto a sus aspectos afectivos, de valor y percepciones, todo enfocándose en el contexto del transporte público, trabajado en el capítulo anterior.

Las representaciones constituyen imágenes sensoriales de las ideas, expresadas en formas simbólicas, en otras palabras las imágenes mentales que constituyen significados sobre la realidad percibida a través de asociaciones. Por lo tanto la corporalidad material juega un papel importante a la hora de querer establecer los significados que los vehículos de transporte tuvieron en la ciudad de Morelia, esta materialidad observada en sentido de que los seres humanos volvemos antropomorfos las cosas con las que convivimos para dotarlas de significados capaces de convivir con los propios sujetos¹⁸⁶. Entonces, las imágenes serán usadas para desentrañar los códigos de lenguaje corporal, los kinemas, expresiones observadas en los movimientos, gesticulaciones, el contacto visual, las posiciones, la proximidad, el orden, el color de las cosas, etcétera y, que transmiten significados aprehendidos por la convivencia con las máquinas; esto entendiendo que los movimientos, la propia corporalidad humana se fusiona con la representación de la que se apropia y actúan para generar significados; ya que el propio cuerpo humano habla a través del movimiento y por mínimos que sean (parpadeos, bostezos) transmiten significados, por ejemplo un hombre inglés y uno americano no se moverían de la misma forma en una misma situación, ya que por su contexto de representación no significan de igual forma sus movimientos (sus kinemas), de la misma forma eso forma ritmos, movimientos más o

¹⁸⁶ Belting, Hans, *Antropología de la imagen*, Katz editores, Buenos Aires, Argentina, 2012, pp. 20-21.

menos generales para expresar “algo”¹⁸⁷. Pero al mismo tiempo la propia memoria sobre los usos (y abusos) de las prácticas con los vehículos formaron significados, mismos que se exploraran para dar un balance general de las representaciones que se formaron en Morelia sobre los vehículos de transporte público.

En ese sentido el analizar las imágenes y discursos como significaciones se sentidos es lo imperante, entendiéndolas como una forma de actuación en la “realidad” para dar sentido al mundo y hacerlo coherente, en ello lo no dicho juega un papel importante en la significancia; el modo de decir está vinculado estrechamente con la presuposición y con los silencios, al igual que con las propias gesticulaciones y movimientos, por lo tanto los implícitos discursivos pueden dar sentidos en lo no dicho de una cosa, una imagen o una acción. Igualmente la polifonía de voces en lo dicho y no dicho constituye un punto focal para la formación de representaciones, ya que los diversos encadenamientos de significaciones están en función de los contextos y, distintos actores hacen voces distintas sobre acciones y objetos similares, dando significados y asociaciones simbólicas y mentales distintas para las representaciones¹⁸⁸. Dichas estrategias argumentativas son las que, junto a las representaciones por movimientos, han dotado de significados a los vehículos de motor de transporte público de Morelia; lo que se busca en este capítulo es precisamente explorar dichos significados circulantes sobre las máquinas, para posteriormente caracterizarlos en acciones y actuaciones en el capítulo posterior.

Entonces pues, resulta necesario considerar que dichas representaciones se formaron en una ciudad de características específicas en cuanto a espacio, siendo muy pequeña, a la vez que en cuanto a relaciones de poder hegemónico del sector transporte público, una característica de la ciudad a lo largo del siglo fue que se desarrollaron muy fuertemente grupos específicos de control que han marcado las pautas para la conveniencia vial a través de la imposición de ritmos temporales y rutas de desplazamiento “válidas”, así como paralizando la movilidad en caso de no estar en acuerdo con medidas contrarias a las suyas (como en cuestión de tarifas). En ese sentido no sólo los vehículos mismos fueron representaciones actuadas en Morelia, sino que también los sujetos fusionados con las

¹⁸⁷ En ese sentido véase: Davis, Flora, *La comunicación no verbal*, Editorial Alianza, Madrid, 2004, pp. 9-13 y 127-130.

¹⁸⁸ Véase: Reygadas, Pedro, *Argumentación y discurso*, El Colegio de San Luis, San Luis, 2005, pp. 130-142.

máquinas, los choferes y usuarios. Por lo tanto se ocuparan en esta sección, contenidos relacionados con dichos sujetos de igual forma que de sus máquinas.

3.1 Primeras representaciones. El paso a lo colectivo.

Comenzaré por hacer referencia a la propia consideración de lo qué es lo público, ya que en los distintos medios morelianos sobre transporte (periódicos, las propias organizaciones) se habló siempre de lo público y de colectivo como si fueran lo mismo, al menos en ese sector (transporte). Desde la parte estatal lo público puede ser entendido como la representación de los servicios que se deben brindar por parte de la oficialidad a sus sujetos, en el sentido de sujeción propiamente dicho, quien sea ciudadano puede disfrutar de los servicios; entonces para usar lo público primero había que ser parte del público, por lo cual las políticas del estado mexicano en general se vieron siempre orientadas hacia la integración de un grupo homogéneo (en teoría) de ciudadanos modernos, individuales, por lo tanto para hablar de transporte público en la Morelia del siglo XX tendría que ser considerando que su primer momento fue encaminado a la diversión de “muchos”, de hacer llegar esos paseos a grandes sectores, pero que se convirtió en una cuestión de movilidad funcional de la estructura posteriormente, ya que el transporte se comenzó a usar para la conexión diaria de trabajadores, estudiantes y prácticamente todos los sujetos integradores de la ciudad. Entonces, lo colectivo fue entendido como público por parte de los imaginarios morelianos en cuanto a transporte, en los diarios se hablaba sin distinción sobre ello y, las mismas cooperativas y asociaciones se auto definían como de transporte colectivo o público sin importar mucho, yendo y viniendo entre los términos (como se puede ver en los documentos del capítulo 2). Lo colectivo se vio como el compartir el espacio y tiempo, por parte de los usuarios, para interconectarse con sus respectivas realidades y por parte de los choferes y organizaciones se vio como la forma de aglutinamiento, pero también de formarse un espacio de trabajo “junto” a los compañeros, de vivir en conjunto y ser parte de la ciudad, volviéndose sus puntos de conexión, en sí mismos esa es una representación del transporte de pasajeros en Morelia, como una metáfora de una ciudad viva, donde los vehículos públicos se vuelven su sangre, sus calles sus venas, y que posibilita el movimiento “colectivo” de sus sujetos internos; por tal motivo la autoridad local siempre

ha dado una relativa independencia a ese sector en la ciudad y gracias ello se han vuelto muy fuertes como grupo, lo que les ha permitido establecer los ritmos de la movilidad colectiva, en fin volveré a ello más adelante¹⁸⁹.

Para comprender los significados del transporte público en un balance a través del siglo XX entonces tendría que considerarse que si bien el cambio hacia lo colectivo fue paulatino, fue lo suficientemente eficaz como para transformar a la ciudad y a los sujetos a manera de desarrollar cualidades características, por mínimas que fueran.

Comenzaré volviendo a decir acerca de las primeras décadas del siglo, se entiende que fueron marcadas por la transformación de sentidos, debido a los usos ya que los transportes por atracción comenzaron a convertirse en una constante, signo claro de la atención prestada por parte del público moreliano, los sujetos “cotidianos” que buscaban compartir el sentido de lujo y estatus social que encarnaban los vehículos a través de ser participes de su materialidad, pero si bien los usuarios fueron atraídos por la novedad, la diversión representada y el estatus inherente, para los dueños significó algo distinto, comenzó el negocio motorizado de interconexión de sujetos, si bien igualmente se hizo sólo en los puntos de atracción y recreo también sirvió sin duda como movilizador de un número significativo de usuarios, de tal manera que las primeras rutas de 1917 rápidamente se vieron reproducidas por parte de distintos particulares de élite (empresarios) y la puesta en escena del transporte público se volvió una representación hacia la movilidad colectiva y por supuesto, a los negocios.

Los vehículos expresaban sentidos, claro y, como una muestra de esas primeras unidades se mostrará a continuación una imagen que expresará los significados inmersos en la convivencia de comienzos del siglo entre el transporte público y usuarios (imagen 3.1).

¹⁸⁹ Para profundizar en cuestiones de lo colectivo y público véase a: *Óp. Cit.*, Halbwachs, Maurice, *Conciencia individual y el espíritu colectivo*, artículo en el *Diario Americano de la Sociología*, n° 44, Universidad de Quebec, Canadá, 1939, pp. 812-822. Igualmente a Durkheim, Émile, *La división social del trabajo*, tesis doctoral, 1893, donde el sociólogo acuñó la expresión “conciencia colectiva”, aplicada en este caso al compartir la realidad de vida para el desplazamiento, aunque no se tuviera nada más en común.



Imagen 3.1: Automóviles adaptados para el servicio de pasajeros colectivos, en el término de auto-camiones, se muestra una imagen de cómo debieron haberse visto los auto-camiones de Morelia de la década de 1920.

Sin bien el vehículo no era de Morelia las características eran compartidas. Fotografía 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.

La imagen nos muestra un vehículo Ford T, el modelo por excelencia de los transporte de pasajeros durante las primeras décadas del siglo XX, ya que era fácil de desmontar y modificar para adaptarlo al servicio. Como se dijo, las primeras unidades en hacerse para paseos públicos fueron encaminadas a la diversión en las rutas de la ciudad, pero que con el transcurrir de los años y el aumento del deseo de abordar y utilizar las máquinas de distinción de las élites, se volvieron cada vez más frecuentes. La década de 1920 significó ese paso fundamental hacia lo colectivo para los usuarios, ya que los puntos principales de trabajo de la ciudad comenzaban a establecerse en los extremos más lejanos, por lo tanto la necesidad como tal de movilización se vio sujeta a los vehículos, que se comenzaron a comercializar para dar ese servicio; aunque claro por parte de particulares sin una organización establecida. La imagen 3.1 es un ejemplo claro de la forma de viajar de los usuarios de comienzos de siglo, sin embargo una cosa es de resaltar, la fotografía en cuestión no es de la ciudad de Morelia, sino que es de la ciudad de Irapuato de la década de 1920¹⁹⁰, empero las características fundamentales de su utillaje nocional eran sumamente similares en ese temprano momento, al menos en cuanto a materialidad se refiere, ya que

¹⁹⁰ Véase: Carrillo Frías, Emmanuel, *Entre el Sonido del Mofle y el Pitido del Claxon: Los Automóviles de Irapuato entre 1920-1942*, H. Ayuntamiento de Irapuato, Irapuato, 2009.

como se muestra en la imagen la carrocería es una improvisación de madera adaptada para hacer posible que los pasajeros entraran en la unidad de forma lateral, modificando los asientos de los vehículos, al mismo tiempo que cambiando la altura de los techos en relación a la de los pasajeros, una cuestión que en Morelia si resulta característica ya que hasta la fecha aún se viaja de pie en muchas unidades¹⁹¹. Igualmente resulta interesante que la ocupación interior de los vehículos era improvisada, de forma que no existía una regulación específica para ocupar el espacio de desplazamiento, como se ve en la imagen una práctica sumamente común era la de “viajar de mosquita”, o sea, abordando el vehículo de forma no correcta, ya que se hacía por fuera e inclusive sin pagar enganchado a la unidad, mostrando una representación distinta a la de imperante seguridad y control mostrada por las reglamentaciones, que prohibían viajar de formas que pusieran en riesgo la vida; dicha práctica persistiría. Entonces, las representaciones de los primeros momentos del siglo eran a manera de movilidad, pero sí como una forma compartida de espacio para el desplazamiento, e igualmente de tiempo, que los transportara entre puntos diversos de la ciudad en función del utillaje, que como se dijo en un principio era la diversión de los paseos y el deseo de querer formar parte del recreo social, pero que se convertiría en una cuestión de movilidad eficiente cada vez más marcada.

La situación se mantendría prácticamente sin alteración durante varias décadas, ya que prácticamente para la década de 1930 los vehículos de transporte público representaban diversión dentro de la ciudad para sus usuarios, como a manera de atracción, más allá de constituir una eficaz forma de interconexión, prueba de ellos son los propios vehículos y sus diseño, ya que no eran para una movilidad de grandes cantidades de personas y, más bien eran de una construcción improvisada para llevar usuarios, pequeños y con énfasis en la comodidad, signo de que el recreo era su intención, además los choferes seguían siendo representados como una especie de mayordomo dirigido hacia las aristocracias, con sus uniformes al estilo europeo como con sus características gorras y chalecos, con sus restricciones en cuanto a pasajeros y con el trato de “señor” que tenían que dar a quienes abordaran las unidades. En fin las representaciones eran claramente dirigidas hacia el estatus a pesar de ya existir la movilidad pública, eran más bien un servicio público

¹⁹¹ Referencias a las modificaciones hechas a los vehículos de transporte público en Morelia, durante 1917, en: “Contrato de auto-camiones”, AHMM, siglo XX, C-39, legajo 1, expediente 29.

pensado para negocio de sus dueños con la explotación de los sentidos de recreo contruidos por parte de los privados, al hacer querer a grandes sectores considerados comunes sentirse con las mismas capacidades de pasearse; sin embargo ello no quiere decir que no sirviera del todo como interconector de la realidad de los sujetos, sólo que aun no se volvía algo necesario para tal acción, lo que si es que como algo comercial y práctico se volvía algo rentable.

A continuación se mostrará una fotografía (Imagen 3.2) del vehículo tripulado por Cedeño Ceja, uno de los más significativos actores sociales en cuanto a la constitución de la movilidad colectiva de la ciudad, de la ruta Carrillo-Rastro, destacando que ahora si buscaba cumplir con la labor de conectar a trabajadores con su lugar de trabajo, ya que precisamente la ruta iba del centro de la ciudad a las afueras donde se encontraba el rastro; este sería el mismo vehículo que funcionaría hasta finales de la década de 1930, uno de los primeros que compró y a través del cual construiría su futura supremacía y consorcio, se puede apreciar que aun eran vehículos particulares modificados con madera y a mano, para el servicio; se pueden apreciar las características de modificaciones mencionadas anteriormente a prácticamente la totalidad de unidades públicas de las primeras décadas del siglo XX. En la imagen aparecen el propio Cedeño Ceja y su familia, una muestra de orgullo plasmada por la necesidad de ser retratados, además de que dicha imagen funcionaría como hito fundacional para la propia “familia” transportista Morelia, ya que evocaba sentidos de fraternidad, de sencillez y de calidez familiar, para estrechar lazos. Al mismo tiempo que se puede apreciar la función del vehículo como un ente propio, digno de ser inmortalizados con él en una imagen, se aprecia en las ropas, específicamente de la esposa del chofer, que eran más adornadas que las de él, las de sus hijos igualmente eran atuendos suntuarios, evocando tal vez la nueva condición de estatus por ser dueños propios de un vehículo, algo único para un chofer en ese momento, Cedeño Ceja al contrario se retrató con sus vestimentas de chofer, que característicamente eran de ropa casual con un gorro de conductor estilo francés, signo del ser chofer en las primeras décadas del siglo, unido a la servidumbre, pero también a la humildad y al trabajo, cosas que él propio Cedeño buscaría incentivar en el futuro en su compañía. Al mismo tiempo es interesante saber, aunque no se aprecia en esta imagen, que el vehículo en cuestión tenía un nombre, se le bautizó como “Iridio”, mismo que se repetiría en varios camiones de Cedeño

posteriormente, algo así como una especie de renacimiento del vehículo, como el principal de la organización, o al menos como emblemático, de hecho el sólo acto de nombrarlo implicaba un apego a la máquina como se ha sugerido aquí, en cuestión sentimental y dotándolo de vida propia (un dato sobre esto es que aun hasta el día de hoy se habla de que un coche tiene un nivel de vida dependiendo de su uso; y en las organizaciones de transporte se renovaban cada 10 años aproximadamente). En fin, una imagen muy fuerte como “fundacional” de la urbanidad colectiva.



Imagen 3.2: primer vehículo Ford T de Rafael Cedeño Ceja modelo 1927, último año del modelo de T en fabricarse, modificado; durante 1937. Foto donada por José Carlos Guerrero Cedeño.

El chofer en ese sentido fue una figura de representación propia, ligada como se puede apreciar a la imagen anterior a funciones y asociaciones simbólicas sobre su quehacer. Por ejemplo, sus ropas eran un signo de distinción de vocación, en el sentido de que los marcaban como una figura particular en asociación con un trabajo, en este caso si se conducía un vehículo en función de servicio a “otros”, las ropas representaban una distinción; valiéndome de un anacronismo se puede considerar que sus ropas además de una semblanza común y corriente, un estilo “casual”, no porque existiera el termino, en ese momento pudo pensarse como una ropa de trabajo, distinta a las ropas de gala o formales

usadas para otras ocasiones, por otros sectores, que pedían los servicio de los choferes. Sin embargo, esa propia elegancia en la vocación se veía expresada en símbolos como el de la gorra usada por los choferes hasta bien entrado el siglo XX, en Morelia se usaron hasta finales de los años treinta a manera de signo de expresión del estatus inherente de los vehículos para quién los abordara, al ser servidos por un conductor con accesorios probatorios de su vocación y de distinción al mismo tiempo, al vestirlos para la ocasión; y para los propios choferes significaba en lo no dicho la sujeción al sector de transporte, una marca de prueba de que se era chofer y se “servía” a los que podían costear los servicios de diversión y paseos que los vehículos representaban en los imaginarios en los primeros momentos del siglo. Dicha caracterización de servidumbre de los choferes cambiaría paulatinamente, en función de la propia imagen de los vehículos, ya no como sujetos de diversión y distinción, con accesorios probatorios y de identidad, sino como actores posibilitadores de servicios en el sentido de modernidad en el movimiento, en signos de necesidad para la interconexión diaria, pero a la vez en el caso moreliano en expresiones de irresponsabilidad y peligro ligada a la conducción de sus máquinas y su hegemonía como sector, que siempre se ha considerado como contrario a la oficialidad por su aparente autonomía y visto y representado en un sentido negativo de funcionalidad irresponsable, no controlada. Al mismo tiempo la figura del chofer se constituyó en una representación de estilo de vida, no sólo por ser efectivamente un medio de trabajo indispensable en el paradigma de movilidad moderno, sino en el estilo de vida del control de la velocidad y de la fusión del humano con las máquinas, ya que en las representaciones el conductor lo es en sujeción con su aparato y se limitan y significan en uno con el otro.

Las caracterizaciones de los usuarios también cambiaron en esos primeros momentos de convivencia tecnológica, ya que como se ha dicho los significados eran en asociaciones de deseo, por querer formar parte de la distinción colectiva de los vehículos representaban, siendo partícipes de rutas de paseos y con signo de jerarquización, como el signo de que un chofer altamente vestido con accesorios probatorios de su trabajo como sujeto conductor del vehículo en una ruta de paseo. Se convirtió en un usuario más bien representado como un público, un actor urbano, que a través del transporte se moviliza en la ciudad para conectarse con su realidad de trabajo y de acción, con su espacio de

actuación propio, con “derecho” de dicha movilidad, ya que es un servicio moderno para los ciudadanos modernos.

Sería hasta finales de esa misma década y a principios de la siguiente, 1941 para ser más precisos, en que el transporte comenzaría a configurarse en su significado, ahora si a comenzar a constituir verdaderos sentidos de colectividad en cuanto a su intención, que por sus rutas¹⁹² pretendía volverse el facilitador de vida de los sujetos morelianos al conectarlos con sus trabajos, con sus ocupaciones y claro, también con sus diversiones.

Los significados de los vehículos públicos en esas primeras décadas comenzaban a constituirse en función de caracterizaciones de sentidos, expresados en las necesidades que comenzaban a formar los desplazamientos cotidianos para los usuarios, que los transformaban de paseos de diversión y recreo, en rutas pensadas para tales fines, a conectores de trabajos y acciones. El mejoramiento de los servicios públicos comenzaban ya desde la década de 1940 a ser constantes discursos en la prensa moreliana, con alusiones a la insuficiencia de efectividad en el transporte, signo de que los significados eran efectivamente ya para la interconexión y movilidad en vez de para el deseo y el recreo, al menos desde lo público, ya que existían constantemente las publicidades y discursos de exaltación de valores a vehículos particulares para asociarlos a aventuras, paseos, heroísmo, etcétera. Sin embargo existían también implícitos de sentidos negativos en los distintos discursos, por ejemplo, en una nota de comienzos de 1940 se hacía un llamado a los abusos de los vehículos, productores de accidentes y que tenían a las personas en dependencia de ellos, refiriéndose precisamente a la movilidad, pero considerándolos “necesarios” de forma tan fuerte que significaban la única forma válida de desplazamiento¹⁹³.

¹⁹² Las principales rutas como ya ha mencionado anteriormente quedaron constituidas por las: Hospital Civil, Poblado, Colonias, Colonia Independencia, Panteón Civil, Carrillo-Rastro, Parque Juárez, Santa María, Alberca, Santiaguito y Circunvalación, además de la unión de las de Facultades. Su existencia prueba las necesidades de sus usuarios y la explotación dada por sus agentes responsables, ya que conectaba los principales puntos de trabajo de la ciudad tales como el sector llamado industrial, o con las escuelas, volviéndose algo emblemático de Morelia (el transporte es estudiantil en gran medida) pero también los de paseo y con puntos en las colonias con más población de la ciudad, volviéndose en eficaz conector de las vidas y realidades de los sujetos.

¹⁹³ Véase: *El Heraldo Michoacano*, Morelia, 6 de enero de 1940, pp. 3 y 5. Bajo el título “Todos los servicios se pueden mejorar”.

Un ejemplo de las representaciones del transporte público, en una polifonía¹⁹⁴ de significados y de actores puede ser el relato aparecido en la prensa local a comienzos de 1940 titulado “Chofer que trajo de pasajera por más de dos horas a una muerta”. Características de distintos actores, como el chofer, los usuarios y los propios sentidos de las máquinas se vieron reflejados en el artículo; como ya se dijo el contexto era de la transición entre la diversión del transporte a la necesidad del mismo para la movilidad, a la formación de los choferes como trabajadores, en su propio sentido de estilo de vida y de la cotidianidad, en vez de cómo sujetos serviles vestidos para los servicios de distinción; cabe destacar que el vehículo que prestó el servicio fue un llamado coche de sitio, un taxi, que prestaba sus servicios de movilidad a cambio de la medición del tiempo que se ocupara para el desplazamiento.

“Una terrible aventura”, era como se describía a lo narrado por un chofer que prefería permanecer anónimo, que durante la noche del 23 de enero de ese año recogió en el centro de la ciudad, en la calle principal a la altura de la fuente conocida como las Tarascas, estando en tránsito (o sea, que iba conduciendo y buscando quien le hiciera la señal de alto para contratar sus servicios) a una dama, elegantemente vestida, a altas horas de la noche (las 11:30 pm, considerado muy tarde en aquel momento), sin embarro a la mujer no se le veía el rostro, parecía más bien un “espectro” de otra época, en referencia a su elegante sombrero (descrito como amplio, con adornos de plumas) no típico del momento, la mujer en cuestión era de figura delgada. La petición de la dama misteriosa era la de ir a “visitar” distintos templos de la ciudad, conocidos por su ubicación central en la misma, en la parte “antigua”, pero relativamente distantes para el recorrido a pie, tales como Capuchinas, San Francisco, El Carmen, Las Monjas y Catedral, a lo cual el chofer se dispuso a llevarla; una cuestión particular de los choferes en Morelia es que se “conversa” con ellos, para acordar el precio de la movilidad, en base a tiempo y distancia, a manera de negociación, representación propia de la cercanía y estrechez que el servicio de movilidad supone en la ciudad, sin embargo en el relato la dama no negociaba, ni hacia plática de por qué iba a los templos a ese hora, o para qué, lo único que le decía al chofer

¹⁹⁴ Esa característica consiste en que cada personaje manifiesta al interior de un discurso su forma de ver el mundo, lo que produce tantas perspectivas vitales como personajes principales hay en los textos. Véase: Bajtin, Mijail, *Estética de la creación verbal*, Siglo XXI editores, México, 1999, P. 301.

era que esperara mientras ella salía a rezar a las puertas de los edificios y volvía al vehículo únicamente para darle la indicación del siguiente destino. El chofer era consciente de que existían relatos de parte de otros compañeros suyos de que existía una mujer fantasmal que pedía servicio de noche y luego desaparecía, pero el siempre fue escéptico, sin embargo al estar conduciendo y llevando a la dama elegante de templo en templo y ante la negativa de respuestas a sus pláticas el chofer entró en un “miedo terrible”, además de que los destinos selectos no eran “los típicos de tránsito”. El desplazamiento sucedió por alrededor de una hora, a la que al finalizar el último destino puso “muy espantado” al chofer, ya que la dama le pidió que la llevara al panteón municipal ubicado al sur oeste de la ciudad y, al llegar a una de las puertas del panteón la dama “desapareció” sin decir nada, únicamente dejando un vale en el asiento trasero de la unidad firmado por la cantidad de dinero que correspondería al servicio, pero que cotejándolo posteriormente con lo destacado en cuanto a vales no era correspondiente a ninguna persona conocía de la ciudad (no se mencionó en nombre de la mujer en ningún momento), el chofer rápidamente y sin pensarlo abandono el lugar a toda la velocidad que le alcanzara el vehículo; posteriormente en la entrevista donde narró los hechos diría que, no volvería a trabajar tan noche por ganar algún dinero, que de día no existía ese riesgo y que en el de muchos pasajeros jamás le ocurriría algo así¹⁹⁵.

Muchas representaciones son claras en la polifonía del relato, por un lado la del valor y significado de los vehículos, ya que al hacérsele “extraño” y atípico el destino de la mujer al chofer, revela (en lo no dicho del discurso) que los destinos típicos eran los de trabajo o quehacer, ya no para ese momento lugares como los templo (considerados si bien no de recreo, si como una función no “necesaria” totalmente), ya que no le encontraba sentido a la petición de la mujer de ir a esos lugares; al contrario el sentido los cobraría en su asociación posterior al darse cuenta de que era en realidad una muerta, un espectro, la que le pedía tales viajes y por lo tanto tenía sentido que fuera a los templos, como signos de la relación mundana con el “más allá” y por último al panteón para desaparecer; la representación de los vehículos era la de movilidad de servicio, enfatizando también en la velocidad, ya que valiéndose de toda su velocidad el chofer huyó. Al mismo tiempo las características representadas del chofer en el relato saltan a la vista, ya no era la del servil

¹⁹⁵ Relato en: *El Heraldo Michoacano*, Morelia, 25 de enero de 1940, pp. 5 y 6. Bajo el título “Chofer que trajo de pasajera por más de dos horas a una muerta”.

conductor, más bien la del servicial, la diferencia era en la connotación de trabajo expresada, ya que argumentaba que no “valía la pena trabajar a esas horas para ganar dinero” por el riesgo de transportar muertos; el chofer entonces era ya la representación del trabajador al volante que hacía posible el servicio de movilidad cotidiana y que al mismo tiempo era la actuación de medio de vida que le permitía el sustento. Los usuarios son representados en los silencios y omisiones, respecto a lo contrario que era la muerte que pedía ir a templos y era anómalo, los usuarios “común” eran los que viajaban a puntos de trabajo o de acción, como a las escuelas, a sitios comunes que los conectara con sus quehaceres y ya no con diversiones únicamente, caracterizándolos como pasajeros urbanos. El propio relato significó la circulación en el imaginario de los significados de los vehículos hacia la movilidad, pero moderada en cuanto a horas, con consecuencias expresadas en la forma de pasajeros no deseables, fantasmas. Dicho relato sin embargo no era nuevo, ya que el chofer decía que argumentos similares existían en varios de sus colegas (otra muestra de la representación de trabajo que era el puesto, al reconocerse con pares conductores en un gremio) a modo de advertencia de no prestar el servicio a horas peligrosas, por miedos expresos a lo sobre natural, signo de los valores de peligro de los vehículos; cabe destacar que relatos similares han circulado en la ciudad prácticamente hasta la actualidad.

Las primeras representaciones se constituyeron pues en esas primeras décadas en el paso de la diversión y de los paseos de deseos colectivos a la movilidad pública pensada como un servicio y como una necesidad, trazando actores bien establecidos, como choferes y usuarios y a las propias máquinas.

3.2 Dinámicas de transporte y el poder en los vehículos.

En esta parte del capítulo ampliaré ese desarrollo de grupo de trabajadores, de su organización y de sus implicaciones en la colectividad moreliana, para ello me enfocare principalmente en analizar el discurso que manifestaban los grupos, ya formados de líderes (Cedeño, su familia y sus aliados), así como los propios choferes. En ese sentido por discurso no debe entenderse al lenguaje oral, ni únicamente a las posiciones políticas e ideológicas, sino al lenguaje como práctica social, su interacción en situaciones humanas y

como comunicaciones integradoras de los sentidos y de la realidad, con un análisis del contexto fundamental, ya que ningún discurso existe individual y separado, son intertextuales, en sí el análisis del discurso estudia la conversación y el texto en contexto¹⁹⁶. El análisis crítico del discurso propone entonces entender al lenguaje como una práctica, constantemente determinada (y determinante) por el contexto, o más propiamente dicho por sistemas de realidad, donde las relaciones de poder estructuran las relaciones de sentido. Un texto cultural, entendiéndose por ello un discurso material o inmaterial está cargado entonces de significaciones ideológicas, donde además se enmarca con coherencias construidas dentro de los mismos sistemas, en este caso el texto cultural son los automóviles mismos, pero también las organizaciones humanas ligadas a él, constituidas en redes sociotécnicas. Las negociaciones discursivas son la base de los órdenes de los discursos, donde la intertextualidad es fundamental; y por lo tanto el proceso hermenéutico es la manera en la que se realiza el análisis del discurso. Los significados impregnan a los discursos dándoles sentido, por lo tanto si el discurso de un objeto cambia el objeto mismo no lo hace, sólo su significado; por lo tanto el discurso es un acontecimiento comunicativo dentro de horizontes de percepción-representación.

La Cooperativa Valladolid representó precisamente eso, la transformación definitiva del negocio de la diversión a un negocio más rentable, el de la movilidad y, con ello cambio la representación de sus propios operadores, los choferes se volvieron de ser una especie de signos humanos de elegancia para quienes abordaran las unidades y se pasearan a ser los sujetos de unión en la urbanidad, posibilitando la operación de las máquinas y encarnando así en sí mismos a la movilidad urbana. Además, como se ha dicho el transporte para ese momento comenzó a representar cuestiones de poder simbólicas, por ejemplo con el caso del líder Cedeño Ceja, que se volvió a sí mismo en un emblema de la unión familiar que aglutinaba a prácticamente todos los choferes de la ciudad. Al respecto me gustaría extender la metáfora de la “familia” transportista que mencione en el apartado 2.2 de este capítulo, expresando que el padrinazgo jugó un factor determinante en la configuración de la realidad para los trabajadores al volante, que tuvieron que sujetarse a la hegemonía ejercida por dicho personaje para poder trabajar legítimamente, ya que él se construyó como el capo legítimo en la movilidad colectiva de la ciudad, prácticamente

¹⁹⁶ *Óp. Cit.*, Van Dijk, Teun A., *El estudio del discurso*, 2008, pp. 23-24.

monopolizando el servicio, que cabe decirlo era en base a quien poseyera las unidades y los permisos (se tenía que pagar el permiso de circulación pública), así los choferes estaban sujetos a la voluntad de su patrón, ya que ellos sólo rentaban el tiempo de trabajo en las unidades por una proporción de la ganancia, no las unidades. Pero al mismo tiempo, a través de alianzas familiares dicho personaje se consolidó, sin necesidad de ser el único en el negocio, pero sí el más elevado en el sentido familiar, ya que formó lazos con otros sujetos que poseían vehículos o los medios para su manutención a través de padrinzgos, matrimonios y parentela; aunque por supuesto el desarrollo del sector transporte en la ciudad tal vez no hubiera sido desarrollado de forma tan eficaz, al menos en cuanto a sus rutas relativamente eficientes en la primera mitad del siglo, ni en su organización que posibilitaría el poder característico de dicho sector en Morelia; por lo cual es necesario entender al señor Cedeño Ceja como un agente necesario para la transformación de la ciudad en interconexión de realidades y estilos de vida.

Ahora bien, para expresar de forma más clara lo dicho me gustaría mostrar una imagen de finales de la década de 1950, punto de esplendor en el poder de la Cooperativa Valladolid. En dicha imagen se muestran a distintos sujetos y también a un vehículo en las instalaciones de la cooperativa, en una muestra clara de ceremonia de posiciones y relaciones. A continuación la imagen 3.3:



Imagen 3.3: un autobús urbano de Morelia al final de la década de 1950, posando con él a fuera de las instalaciones de la Cooperativa Valladolid a las autoridades de la misma y a un representante de la oficialidad de tránsito de la ciudad. Fotografía donada por José Carlos Guerrero Cedeño.

En dicha imagen pueden apreciarse varios significados precisamente que encarnan lo dicho del poder transmitido por parte de la dirigencia de la cooperativa transportista. Por una parte es de notar la posición de los ritmos corporales retratados en la imagen, ya que se muestran la centralidad del oficial de tránsito, pero supeditada, ya que en la misma los señores elegantemente vestidos, o al menos con prendas a manera de un juego de estatus a exhibición, son los que verdaderamente marcan la pauta de la composición de la foto; en otras palabras, la imagen se buscó a manera de una pose legitimadora del poder por parte de los dueños del vehículo, con el símbolo de su “amistad” y estreches con la autoridad, de hecho el que hombre del extremo izquierdo era Rafael Cedeño Ceja, el ya mencionado “don” del transporte público moreliano.

Al mismo tiempo, es de notar el propio vehículo, que jugó un papel interesante en la foto, ya que al marcar la unión de los dirigentes con la autoridad sirvió de enlace físico para tal propósito, como puede verse la imagen se mueve alrededor del vehículo, con todos los individuos posicionados en torno a él, mandando un mensaje claro del control ejercido sobre la máquina a través de las relaciones que la misma producía; es muy plausible que dicha imagen, de carácter particular, se mostrara en las oficinas de la organización, o a sus miembros más representativos, para con ello reafirmar el sentido de representación de poder y monopolio. Aunque claro, el contexto de la imagen igualmente es una cuestión a considerar, ya que es claro que se trató de una ceremonia de amistad, pero encarnada bajo la inauguración/adquisición de una nueva unidad, a manera de transmitir la participación con la autoridad en una inauguración.

Igualmente, se puede apreciar que las miradas, las gesticulaciones y los kinemas estaban hablando de la manera de legitimidad de la ceremonia, donde todos miran a distintos lados, por ejemplo Cedeño Ceja mira a la cámara con una actitud claramente relajada, pero con las piernas separadas en señal de exaltación, su postura lo muestra ya que de forma inconsciente de manifestaba orgulloso de la inauguración; y sin embargo en cuanto a tacto el único que tocaba el vehículo era el que presumiblemente se muestra como el chofer, aunque claro vestido para la ocasión de pompa y convivencia con los líderes y para “ser” amigo de la oficialidad, dicho toque al vehículo, aunque leve, era significativo,

del apego a la máquina como algo más que como sólo el negocio o poder que significaba para los demás, para el chofer el afecto hacia el aparato era importante y, de hecho buena parte de la representación que se tenía en general por parte del grupo era de considerar a sus vehículos como miembros de su familia, como sus posibilitadores de trabajo y sustento, pero también como sus amigos, asignándoles años de vida e inclusive formando lazos de apego¹⁹⁷. En fin, las representaciones en la imagen concuerdan con lo planteados, múltiples significados giraban en torno a los vehículos, desde el poder y la legitimidad, los negocios y el control (por parte de la oficialía de tránsito, ya que al mandar representantes restringían el movimiento colectivo, al menos al mismo tiempo que legitimaban a la organización), hasta el afecto y el medio de vida, el verdadero conector de la cotidianidad.

Se ha mencionado la cuestión del poder, sin embargo habría que dejar en claro lo que se pretende decir con ello. Por poder se entiende la capacidad de ejercer acción y/o posesión sobre la voluntad y la materialidad, que de hegemonía de transferir o enajenar ese poder para controlar a través de discursos (lenguaje, esquemas perceptivos, técnicas, valores, todos gobernados por códigos reguladores de ordenes empíricos bajo los cuales los hombres viven), indicando que verdad, saber y poder están íntimamente relacionados¹⁹⁸. En otras palabras y como se ha mostrado a través de ejemplos, poder se refiere a la capacidad de ejercer control y marcar los códigos de funcionamiento dentro de un orden y, con ello de aglutinar ese control, de reproducirlo y transmitirlo, como las organizaciones de transporte hicieron en Morelia, esa fue una de sus principales representaciones, las de los vehículos como un medio de poder de transporte, en base a una familia y sostenida por símbolos (líder). De la misma forma, una característica ligada siempre al poder es la resistencia inherente a él, bien como táctica o de forma directa, en las prácticas sociales del transporte moreliano no era la excepción, sin embargo eso se abordará en el siguiente capítulo, el de las prácticas.

Inmediatamente al momento de la organización de la Cooperativa Valladolid comenzó el paulatino monopolio del sector transporte, uno de sus principales factores era el de aglutinamiento de todos los choferes, o al menos eso se buscaba. En una carta de 1946

¹⁹⁷ Véase: *Óp. Cit.*, Davies, Flora, *La comunicación no verbal*, pp. 117-120.

¹⁹⁸ *Óp. Cit.*, Ávila Fuenmayor, Francisco, *El concepto de poder en Michel Foucault*, En: *A parte Rei revista de filosofía*, n° 53, Madrid, España, septiembre de 2007, pp. 14-15.

de la Dirección General de Fomento Cooperativo en la ciudad de México, organización que funcionaba con el propósito de subsanar el desempleo y quienes regulaban a las organizaciones cooperativas a nivel nacional, en la cual se hacía constar que según los acuerdos con las organizaciones nacionales los permisos para las rutas tenían que estar establecidos de forma individual por chofer, capacitándolos así con una especie de protección contra el desempleo abrupto, sin embargo en la misma carta se hacía la sugerencia de que los “socios” deberían ceder los derechos a la Cooperativa pactándolo ante notario, para “proteger el funcionamiento colectivo”¹⁹⁹.

Entonces, se puede apreciar que desde la formación de la organización la dinámica laboral se empezaría a transformar, ya que aunque comenzó con capital netamente de antiguos trabajadores rápidamente se transformó para dar una estructura mucho más cerrada, donde los choferes que quisieran unirse para trabajar y formarse un espacio de acción tenían que estar sujetos ante la ley (notario) a la Cooperativa, cediendo los derechos laborales en función de la mayoría, supuestamente argumentado que era a favor de propiciar la colectividad del transporte en la ciudad; cuestión que plausiblemente le dio espacio a la organización para formar una estructura sólida en lo material, descuidando lo laboral de su personal, esto les repercutiría posteriormente, sin embargo se abordará en el siguiente apartado. En cuanto a las condiciones salariales es necesario decir desde ahora que no existía ninguna garantía de salario mínimo, en cambio siempre se usó que se pagara lo trabajado, ya que desde que se estableció la organización tenía ese antecedente estructural de acción (los particulares que rentaban colectivos para diversión) donde se pagaba a los choferes un porcentaje de las ganancias logradas en su tiempo de trabajo, variaba con el tiempo pero entre los años de 1941 a 1970 se mantuvo de 25% a 30% de las ganancias para el chofer²⁰⁰.

A continuación se mostrará una imagen de 1951 de varios choferes posando con un camión (Dodge de mediados de la década de 1940) dentro de las instalaciones de la Cooperativa Valladolid, imagen 3.4:

¹⁹⁹ Carta de la Dirección General de Fomento Cooperativo, D.F., dirigida a la Cooperativa Valladolid con fecha del 28 de marzo de 1946 en: Archivo Privado Cedeño.

²⁰⁰ Datos de testimonio de José Carlos Guerrero Cedeño, el 05 de agosto de 2013.



Imagen 3.4: fotografía de 1951 de choferes posando con un camión dentro de la Cooperativa Valladolid.
Donada por José Carlos Guerrero Cedeño.

En la imagen se puede apreciar la camaradería innata que poseían los choferes, muy seguramente por forjar identidades de pertenencia, pero también por la cuestión de que eran miembros de la “familia”. Sin embargo, en la misma se puede apreciar que corporalmente no todos manifestaban total satisfacción, muy posiblemente estuvieran posando forzosamente algunos de ellos, para presumir el camión, esto puede apreciarse por ejemplo en el sujeto del extremo derecho, quien muestra una actitud holgada signo de aburrimiento o resignación, pero que si embargo mantenía al igual que otros la gorra típica de chofer, lo que indica su compromiso con sus compañeros; no se sabe si uno o más de los que aparecen en la foto conducían el camión en cuestión, pero lo que si resulta evidente es a intencionalidad de la misma, la de crear lazos que unieran a los trabajadores alrededor del aparato, en ese sentido los vehículos eran los focos en los cuales giraban las relaciones de sus sujetos. El orgullo de algunos de ellos es claro, sobre todo de los que están hincados, ya que las posiciones de sus manos y la actitud en sus rostros denotaban emoción. En fin, una imagen que refleja no la vida diaria de los choferes, pero si una puesta en escena para

construir lazos usando al vehículo como medio, otra cosa de lo “no dicho” en la foto, es que más allá del interés de que los trabajadores crearan lazos para reforzar la unidad laboral o mejorar el nivel de trabajo y la eficiencia, es muy posible que fuera un medio por parte de los grupos de poder dentro de la Cooperativa (los principales socios) como un mecanismo de control, unificándolos en sentidos de calidez hacia la empresa y sus objetos.

La inclusión al grupo de trabajadores también era de manera peculiar, ya que característicamente no se enseñaba a los hijos a que continuaran la profesión de conducción de los padres, sino que se la tenían que ganar si querían ser parte de ese mundo, de esa familia. Igualmente existían niños, o sujetos de diversa índole, que buscaban un espacio laboral inmediato o a futuro en la organización, debido al enorme éxito que tuvo, a esos aprendices se les decía “colillas” y, su función era permanecer en las instalaciones de la Cooperativa para dar servicio a los coches, limpiarlos, llenarlos de gasolina y ocasionalmente moverlos dentro de las mismas instalaciones para acomodarlos y aprender a manejar, así era como se introducían los ajenos al seno familiar de la organización, en base a trabajo y, muchos llegaban a ser choferes, formados bajo la imagen del “Jefe” (Cedeño Ceja), quien pedía a sus propios familiares hacer lo mismo, para ganarse así el respeto y lugar legítimo en su organización²⁰¹. Resulta interesante también señalar que la Cooperativa no sólo gozaba de autonomía en el establecimiento de rutas y de un control de facto sobre el transporte público, sino que también lo hacían en cuanto a su propia manutención, ya que dentro de sus instalaciones poseían unas bombas de gasolina propias y la compraban directamente a los distribuidores para surtirse, sin tener que comprarla por fuera, esta cuestión en particular a la larga generaría muchos gastos por lo cual se descontinuaría para la década de los años 1970; igualmente tenían a sus propios mecánicos dentro de sus instalaciones, que daban servicio exclusivo a los socio choferes de la Cooperativa, pero que el costo lo cubría el mismo chofer, a menos que fuera un desperfecto mayor.

Resulta pues fundamental para entender la forma en la que funcionaba la asociación y sus miembros (choferes) la semiótica del comportamiento humano, que puede ser interpretada a partir del comportamiento en situaciones dadas, por ejemplo en una ceremonia o en un rito. Esa ceremonia es por ejemplo la negociación del contrato colectivo

²⁰¹ Datos de testimonio de José Carlos Guerrero Cedeño, el 18 de junio de 2013, quien sobre eso fungió como “colilla”, pese a ser nieto del propietario, para ganarse su lugar, que obtuvo en 1967.

de trabajo, que no procedió, pero se cedieron derechos y, en cambio se usó la táctica de volver a limitar esos derechos con la creaciones de un reglamento interno. Para eso la cortesía juega un papel central en la representación de los códigos sociales, y por lo tanto todo comportamiento debe ser entendido como una “etiqueta” social, en el sentido en el que se etiqueta una acción en base al control y al autocontrol que suscriben las situaciones humanas, en otras palabras los comportamientos razonados de acuerdo a los contextos son expresados a través de etiquetas. Primero habría que dejar en claro que la semiótica (llamada también semiología) supone el estudio de sistemas de signos no lingüísticos, de comunicaciones humanas simbólicas tales como los comportamientos, así como de los objetos, estos “signos” producen codificaciones de significados que son a la vez traducidos en acciones, comportamientos, actitudes, etcétera (por medio de la semiosis)²⁰².

Entonces, las ceremonias son una forma de observar esas funciones simbólicas de los signos, en especial de las de los comportamientos de etiqueta. Dentro de este aspecto también los ritos, inclusive los considerados cotidianos (como los saludos, o los modales en la mesa, por ejemplo), muestran las conductas de comportamiento a través de etiquetas, como las diferenciadoras, o como los códigos no verbales expresar sentido de unidad. Las estrategias forman parte determinante de la elección en las etiquetas, expresadas directamente en acciones o gestos (por ejemplo) y por lo tanto también las tácticas, ya que es desde ellas que un grupo impone comportamientos de etiqueta.

Estas etiquetas sociales son apreciables en las acciones de manejar los vehículos y de las cortesías expresadas y ensayadas en ello; una claro ejemplo sería en los reglamentos regulatorios de transporte, donde se imponen etiquetas de regulación del rito de conducir, como el de dar preferencia al paso peatonal, el de el orden de los semáforos, el de otorgar el paso a la autoridad por cuestiones de emergencia, entre otras, pero también a las no expresadas en los reglamentos, como el saludarse al conceder al paso “primero” a otro conductor, conducta que expresa un saludo, donde por supuesto existe una jerarquización en función de la condición, por ejemplo se cede el paso a autos estéticamente considerados superiores.

²⁰² Óp. Cit., Civ'Jan, T. V., *Semiótica del comportamiento humano en situaciones dadas (principio y fin de la ceremonia, formulas de cortesía)*, 1979, pp. 173-174.

Como un ejemplo de las etiquetas sociales de la representación de poder del sector transporte en base a vehículos puede considerarse la siguiente imagen (3.5):



Imagen 3.5: fotografía de una reunión de aniversario de la Cooperativa Valladolid de 1957, en la cual aparece el líder de la misma Rafael Cedeño Ceja con un oficial de tránsito. La imagen es una muestra de la representación de la relación de poder y legitimidad del sector transporte en la ciudad. Imagen en: Archivo Privado Cedeño, 1957.

La imagen se centra en una acción, en un abrazo entre uno de los directivos de la asociación de transportistas Rafael Cedeño Ceja, fundador de la Cooperativa Valladolid y padre de Rafael Cedeño P., futuro co-fundador de la Asociación de Auto transportistas Hidalgo y de un agente de tránsito. El abrazo es expresado como un signo de verbal de la “unidad” y fraternidad entre los transportistas y los encargados de vigilar y regular sus acciones, en un sentido de cordialidad. Las expresiones faciales, como las sonrisas, son otra muestra de ello, sin embargo es apreciable que es una sonrisa de etiqueta, un comportamiento al salir en la foto (como regla), en base a esto entonces lo fraternal expresado en el abrazo fue únicamente en función de la ocasión, por lo tanto una etiqueta de comportamiento en este festejo y en esta imagen es el aparentar el sonreír y el ser cordiales y fraternos. Por otro lado, el abrazo en sí mismo no está ubicado con “naturalidad”, ya que no es totalmente de frente, ni en una proximidad total, sino que es a la altura de la cintura, otro signo de etiqueta de cordialidad para el momento, así como para

representar la ya mencionada unidad. La fotografía puede ser vista como una estrategia entonces, por parte de este grupo de transportistas para fraternizar en una realidad impresa con la autoridad, una etiqueta marcada de comportamiento de amistad. Las representaciones del poder y la hegemonía del sector, de los choferes y de sus líderes fueron pues otra cuestión de suma importancia en el imaginario de los vehículos de motor en la ciudad.

3.3 El cambio en la realidad del transporte. Representaciones sobre el transporte público moreliano.

Ahora bien, las representaciones también iban desde el público, ya que modificaban la materialidad de los vehículos usados y en el caso moreliano es muy notoria la configuración estructural de los espacios internos. Como se ha dicho, es fehaciente conjeturar que debido a establecimiento de las principales rutas en torno a centro de trabajo, a colonias pobladas, a lugares de recreo y a escuelas de distintos niveles, los vehículos se formaron una representación de conectores, de servicios fundamentales, que sin ellos no se podría llegar a las distintas realidades de los sujetos, por tal motivo la población jugó un papel en su determinación material; ya que la ciudad es pequeña y lo fue prácticamente todo el siglo XX, con el centro como eje rector y algunos periféricos desarrollándose en las últimas décadas los vehículos se formaron para reflejar los valores locales, de estreches con el espacio, de tal manera que se formaron de una forma característica. En Morelia la constante en los vehículos públicos es que fueran “familiares” o al menos cercanos y “cálidos”, representación que se mantenía desde las organizaciones en su estructura y en la oficialidad con el trato de control directo, por la tanto la propia interacción entre los sujetos que era de forma cercana y de frente se implementaría en el micro espacio del transporte, formando precisamente un micro universo de interacción social que puede calificarse como típico moreliano, con ello me refiero a que la forma de los asientos consistía en una estructura cuadrangular o semicircular donde los sujetos se sentaban de forma para crear un ambiente de convivencia, si bien no directa, porque no muchos hablan con extraños

directamente, si indirecta, al posibilitar los favores de llevar carga, o de ceder lugares a favor de distintas personas (como ancianos, entre otras), a la vez que la de formar “saludos”, a manera de reglas de etiqueta al abordar (dirigidos hacia los otros pasajeros como una cortesía para ingresar al micro universo de movilidad colectiva, o una de salida al agradecer al chofer por los servicios prestados, al mismo tiempo que de salida de dicho espacio. Muchas otras cuestiones se desarrollaron, sí embargo eso se abordara en el capítulo siguiente destinado a las prácticas; pero en cuanto a representaciones es claro que en Morelia desde siempre los vehículos públicos reflejaban la interacción de las personas, formando espacios micro de sociabilidad, al menos en cuanto a la interconexión y reconocimiento de la realidad de los sujetos, donde podían mirar a los “otros”.

Los vehículos de principios de siglo, como se ha visto en destinas imágenes, eran pequeños, pero los más grandes, los camiones, se modificaban para el propósito de mirarse con los otros tal como se mostrará en la imagen 3.6 cabe destacar que prácticamente la totalidad de vehículos colectivos eran modificados así, al menos hasta la década de 1970, cuando se empezaron a emplear camiones más grandes y sin modificar, pero se implementaron al mismo tiempo las llamadas combis, vehículos para 12 pasajeros, con una estructura modificada a la manera cerrada-cálida más pequeños y maniobrables por las estrechas calles del centro de la ciudad, dejando a los otros para la interconexión de los espacio más retirados. Además, como un espacio propio de interacción, tenía sus propias reglas, tales como no escupir dentro del vehículo, ser veloz al subir y bajar (marcando así ritmos de vida para la realidad), al mismo tiempo que dejando en claro que cada pasajero debía ser consciente y cuidadoso con sus pertenencias, en fin un espacio de muchas prácticas particulares de la ciudad, que se formaron desde mediados del siglo y se han reproducido hasta nuestro días, se abundará más sobre ello en el capítulo posterior referente a las prácticas.

A partir de 1971, fue que se comenzó a introducir en Morelia a las llamadas “combis”, como materializaciones de las representaciones, manteniendo las características de los camiones antiguos; al mismo tiempo, nuevos camiones, con asientos paralelos se hicieron presentes.

A continuación la imagen del interior de uno de dicho autobuses, resultando interesante notar el parecido con las actuales combis:



Imagen 3.6: interior de un camión, correspondiente al de la imagen anterior (3.4), donde se muestra la modificación en espacio cerrado de interacción, muestra clara de la representación de familiaridad e interacción a la cara formada por la sociedad moreliana para el transporte y reproducida durante prácticamente todo el siglo XX; las actuales combis, medio por excelencia de movilidad, son iguales. Fotografía donada por José Carlos Guerrero Cedeño.

Las imágenes son construcciones mentales de las representaciones sociales de las cosas, en otras palabras la percepción es la que da sentido de “imagen” (en términos de imaginarios) a lo que se representa como tal. Este proceso siempre en una dialéctica entre los sujetos y su “realidad”. Por lo tanto el proceso de análisis es el de la semiótica de la imagen en relación con su percepción, entonces pues es una relación entre significante y significado en las construcciones mentales las que forman las imágenes y las dotan de sentido, dando por lo tanto códigos de reconocimiento y actuación²⁰³. Otro ejemplo sobre ello dos caricaturas realizadas en la asamblea nacional de transportistas de 1963 en la ciudad de México por parte de la Alianza de Camioneros de la Republica Mexicana A.C.

²⁰³ Zunzunegui, Santos, *Pensar la imagen*, Edit. Catedra, Universidad del País Vasco, Vizcaya, España, 1989, pp. 31-33.

donde se plasmó al representante por parte de Morelia Rafael Cedeño (izquierda) quien fungía como secretario del orden de dicha alianza y, a un chofer anónimo (derecha), imagen 3.7²⁰⁴. Ambas caricaturas cabe destacar se realizaron en un restaurante de la ciudad, presumiblemente posterior a una reunión de la asamblea, donde la informalidad de la ocasión permitió el retrato caricaturesco, con un claro propósito privado (dirigido a los retratados) exaltando cualidades y sentidos.



Imagen 3.7: caricaturas, a la izquierda del dirigente y representante de Morelia en cuanto al sector transporte Rafael Cedeño Ceja y, a la derecha, un chofer de su comitiva; ambos dibujados durante una asamblea nacional del sector en 1963. En ambas se representan significados de los vehículos públicos en relación al medio de vida, al trabajo, a la hegemonía, al poder y también espacio de convivencia. Ambas extraídas del Archivo Privado Cedeño.

La caricatura de la derecha representa a un hombre de carácter formal, por la asociación de su vestimenta como signo de formalidad, además de que porta un anillo al dedo, otro signo de poder y formalidad, sentado y bebiendo, el color representado es amarillo en la bebida, por lo tanto el ejercicio de asociación simbólica nos sugiere que es cerveza (el color amarillo es un significante que en el contexto de beber significa cerveza, por una convención social de asociación). El tema contextual nos presenta a los problemas de la asociación en cuanto al transporte (como la legislación o acuerdos del gremio), entonces la temática es los problemas del transporte, problemas que son representados en forma de metáfora en una nube de pensamiento plasmada en la caricatura a través de varios papeles desordenados (la metáfora es el problema de ordenarlos), además de que porta una

²⁰⁴ Imágenes tomadas del Archivo Privado Cedeño. Realizadas por De León R., el 12 de julio, 1963.

libreta y un lápiz en la mano que no está usando para beber, signo de un trabajo pese a la relajación (posiblemente lo que se buscaba con la caricatura era la exaltación del personaje, ya que pensaba en trabajo incluso en sus momentos libres). Sin embargo el movimiento es un factor claro en la composición de las imágenes y el representado en esta caricatura nos muestra que pese a que se busca retratar de forma “exagerada” (por no decir también graciosa) al personaje y su qué hacer, se puede apreciar que el ocio es un factor inmerso en la caricatura, al menos en el sentido de la relajación e informalidad a manera de ironía con la vestimenta y los pensamientos, ya que esta bebiendo y hasta tirando la bebida, sin sus anteojos y representado con una gesticulación despreocupada (ojos relajados entrecerrados, cejas levantadas, sonrisa, etc.). El tópico es un estereotipo caricaturesco de un hombre de negocios, con una búsqueda clara de exaltación. Los colores mostrados son asociados a sentidos, como el negro del traje a la formalidad, el azul de los lentes relacionado al frío (metáfora de su frialdad, su regularidad) y el rojo de los zapatos relacionado con el calor, con la pasión, signo para exaltar el contenido de la imagen (al igual que la corbata), para que la percepción de quien la mire la asocie.

Por otro lado, la caricatura de la izquierda en la imagen 3.7 nos muestra a un chofer conduciendo un autobús, la corporalidad (el movimiento) representada es clara ya se muestran líneas de acción, trazos en el dibujo que expresan movimiento; además de que se plasmó a un oficial de tránsito en acción (a través de un silbido) controlándolo, aquí el oficial es a la vez una representación del control al que se deben sujetar los transportistas en movimiento. El hombre que aparece central en la caricatura lo hace expresando un control sobre el transporte, con sus manos en el volante del vehículo y sus pies en acción en los frenos y aceleradores, entonces puede apreciarse la asociación simbólica de un automóvil con el control. La actitud plasmada en el hombre es la de relajación, por el cigarrillo en su boca como signo de estatus pretendido, despreocupación expresada y como significado de dominio sobre la máquina. En la parte inferior derecha de la caricatura se observa a una mujer parcialmente dibujada subiendo al vehículo, representando sensualidad sobre la máquina, ya que el que la está abordando en un signo que va dentro de la misma, y por asociación la de la atracción que genera, además la corporalidad de la mujer es resaltada en el sentido de las líneas dibujadas bajo el seno, que expresan sensualidad (voluptuosidad) y la pierna arqueada como un signo de lo mismo, al igual que el tacón, todos dibujos con

intenciones de remarcar la belleza; además de que el mismo color rojo en este contexto es percibido como significado de pasión, de corporalidad, de sexualidad. Representando así al transporte público como un lugar de convivencia realmente estrecho en el escenario moreliano, e donde se interactúa de forma directa con los “otros” y donde incluso se pueden construir visiones sensuales.

Ambas imágenes nos muestran representaciones sobre los vehículos fuera de las típicas asociadas al transporte, lo muestran como un signo de sensualidad, de control sobre el espacio y el tiempo, pero también como la capacidad de “vivir” de él, al mismo tiempo que como problemas y su actitud frente a ellos. Asimismo los actores caricaturizados son expresión relajada (jocosa) y exagerada de ellos mismos, con un sentido claro de enaltecer el qué hacer de los transportistas, la profesión y a sus líderes, y todo presentado para ellos mismo.

Por otro lado, resultaría interesante poder observar la propia representación expresada en uno de los diarios más importante de la ciudad a comienzos de 1981 (*La voz de Michoacán*) sobre los problemas expresados por el transporte público; dichos problemas enfrascados en el contexto de la estatización vehicular de ese momento, un proyecto que pretendía volver del control gubernamental el sector transporte, que hasta entonces había sido controlado por una hegemonía en base a familias, con decisión autónoma de rutas y condiciones laborales.

Sin embargo, existían críticas fuertes en cuanto a las condiciones de los vehículos y de sus choferes igualmente, por parte de los usuarios, en base a sus prácticas y excesos, además del agotamiento de los grupos de poder de aquel momento, que llevarían a mover dicho poder a la figura autoritaria del estado para apropiarse de la capacidad de movilidad; sobre esas prácticas se expresaban signos y por lo tanto representaciones que circulaban en el imaginario, asociando a los “camiones” o “combis” con conceptos específicos.; un ejemplo interesante, es la significación de modernidad, que siempre habían representado los vehículos de motor en Morelia, ya que con esas críticas se replanteaba y, se les consideraba como “viejos”, inservibles y feos, a los aparatos públicos. A continuación la imagen 3.8:



Imagen 3.8: caricatura de un transporte urbano en Morelia, expresando el enojo por el aparente mal servicio. *La Voz de Michoacán* 21 de febrero de 1981, P. 14.

En la caricatura se muestran factores de exaltación de sensaciones, por lo tanto en la misma se representaba el enojo por parte de usuarios expresado a los diarios como un grave problema cotidiano. A través de la burla y de lo cómico se expresaban las ocurrencias de los choferes del servicio urbano que denunciaban los ciudadanos, a manera de hacer notar que constantemente manejaban sin cuidado, jugando carreras por ganarles a los otros cuando al pasaje (culpaban de ello a sus “jefes”), por ejemplo en la imagen se muestra a un chofer en tono altanero, con signos de referencia a música sobre él, expresando que durante el servicio la atención no era total y, más bien era de diversión descuidada, al mismo tiempo que se ve como contaminaba; a la vista aparece también la imagen de una calavera, una asociación simbólica hacia lo altamente peligroso, volviendo así al transporte como un riesgo percibido. La gente huyendo e inclusive cayendo de la unidad dan muestra de la representación de una velocidad descontrolada por parte de los vehículos (además de que se expresan varias líneas de movimiento en el dibujo, como signo de velocidad); al mismo tiempo que se ve a los pasajeros apretados, encimados e intranquilos, por sus expresiones de aferrarse al vehículo y no caer. En fin, resulta interesante hacer resaltar que efectivamente los sujetos para ese momento concebían a los vehículos públicos como un sistema de interconexión, pero los percibían descuidados, corruptos e ineficientes.

En otras palabras, la asociación de significados en cuanto al significante “camión” o “combi” era la de irresponsabilidad, peligro y velocidad, pero también la de necesidad, esta última marcada en el imaginario de tal forma que concebir a la ciudad sin el sistema de transporte público a motor era algo mucho más grave que tolerar las aparentes faltas de los conductores. Entonces las evocaciones de los artefactos realizadas para representarlos eran sin dudas como la caricatura anterior, a través de muestras de un desprecio necesario y tolerable, de signos de preocupación y de suciedad, de descuido y de velocidad, evocando todo ello en las grandes máquinas que además expresaban poder, por asociación con su tamaño y motor; y con representaciones de un espacio de convivencia, por sus ligares cerrados de interacción a la cara, como en el caso de las combis, o por asociarse en el imaginario con el lugar de encuentro con el “otro” y reconocimiento del mismo en la cotidianidad.

Las representaciones no dejaban de circular en la prensa, como muestras de poder para ligar a los vehículos y su sector a “derechos” que los legitimaran, pero también las críticas hacia el servicio circulaban fuertemente, como muestra de la representación general que se tuvo en Morelia desde hace varias décadas sobre el servicio urbano, considerándolo como un “mal necesario”, en extremo. Por ejemplo constantemente se refería en los diarios que se “impondrían multas a choferes que se negaran a prestar el servicio” o que los accidentes ocurrían por “falta de previsión de choferes”, o de que “daban excusas para no dar el servicio, como que les molestaban los niños o la suciedad de los pasajeros”²⁰⁵. Críticas como esas circulaban constantemente desde mediados de la década de 1970, con un incremento notable en los momentos de tensión de la década de 1980, donde el transporte público moreliano se transformó notablemente, cambiando de ser controlado por familias bien establecidas a ser controlado por el estado, en un intento de proyecto de modernidad para que el servicio de desplazamiento “necesario” fuera de forma semi-gratuita, que concluyó con el fracaso del proyecto por la falta de choferes (en realidad seguían alineados con los antiguos líderes e ideas de representación de autonomía del sector), volviendo a ser de control particular a finales de esa década y, que la formación de grupos nuevos y

²⁰⁵ notas periodísticas donde se refiere a dichas críticas en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, con fechas de 10 de enero P. 16, 11 de enero P. 19 y 26 de enero P. 2, todas de 1970. Con títulos: “ Sanciones a choferes”, “Falta de previsión” y “Excusas para no dar servicio”.

hegemónicos para la de 1990. Por lo tanto, puede apreciarse que las representaciones iban ligadas a las asociaciones de funciones, marcando a los vehículos públicos como signos de poder, hegemonía, trabajo, necesidad de movilidad, peligro, velocidad, espacio de convivencia, con choferes caracterizados (en las primeras décadas por ser serviles) como grupos laborales con excesos marcados, que funcionaban como estrategias más que como excesos (se verá en el capítulo posterior).

Ahora bien, la propia imagen de los vehículos como algo vivo también era algo constante, ya que se les otorgaban nombres propios, además de personalizaciones de los conductores para transformarlos en sus espacios. De hecho muchos de los autobuses pertenecientes a la familia transportista moreliana llevaban nombres de los hijos de los dueños, algunos llamándose “Carlitos” o “Guadalupe”, además de que se les consideraba como miembros más de la familia, significando a los vehículos así con una idea de vida, de reconocimiento de su función en la familia como algo más que un signo de trabajo, sino como un efectivo amigo, sin el cual no se podía sobrevivir, llamándolo como a seres queridos en muestra de la estreches de la máquina con sus sujetos. En palabras de un antiguo chofer, José Carlos Guerrero Cedeño: “se le adquiere mucho cariño a los coches, a veces hasta sueño con mi viejo Ford 75”²⁰⁶.

Ese sentimiento es un signo de las referencias que marcó el vehículo en el imaginario de ese sujeto en específico, asociando de forma simbólica a la máquina con la amistad, con el sentimiento de cariño, si bien en un principio también con los arquetipos de vehículo-trabajo o vehículo-transporte o vehículo-espacio, les asigno vida a los sentidos de la máquina al reconocerlo como un ser, el soñarlo es la muestra de la relación tan estrecha formada por ambos, ya que “en él comía, en él me paseaba, en él conocí a mi señora y crecieron mis hijos, en él vivía”. La personificación de los vehículos, hacerlos antropomorfos, entonces fue una representación que no fue única de los particulares, también los públicos eran dotados y percibidos como algo vivo, como una extensión de capacidades e imaginarios humanos, en convivencia constante con sus sujetos de tal forma que incluso podían “morir”, como en el caso del camión de dicho chofer, que sintió “muy feo cuando quedo inservible y nos tuvimos que deshacer de él, fue como perder a un

²⁰⁶ Testimonio de José Carlos Guerrero Cedeño, tomado el 18 de junio de 2013.

miembro de la familia”. Entonces las representaciones morelianas iban muy marcadas también a la pertenencia familiar y a la relación afectiva, de forma tan fuerte que en este cajo de ejemplo el sujeto aún sueña con su vehículo, como si de un familiar se tratase.

A continuación una imagen de dicho vehículo con su conductor (3.9), que para ese momento trabajaba en la formada Asociación Hidalgo, bajo el patrocinio de sus familiares (abuelo, Cedeño Ceja y, tío Cedeño Peguero); en la misma puede apreciarse la calidez de emociones que transmitía a su máquina, para comenzar por el simple hecho de ser retratado con ella solos en un momento fuera de ruta, además de la solemnidad mostrada por la postura del conductor al mantenerse siempre en contacto con su unidad, tocándola, como si se tratase de un abrazo, sus gesticulaciones expresando comodidad y felicidad, a través de la relajación que permitía el momento, asimismo se aprecia la decoración que ponía al vehículo para hacerlo sentir único, como en las calcomanías de agilas en el frente, expresión de poder, elegancia y velocidad, al mismo tiempo que el de reflejarse a sí mismo.



Imagen 3.9: se muestra a José Carlos Guerrero Cedeño, antiguo transportista, con su vehículo Ford modelo 1975; en la imagen se aprecia la unión realmente estrecha entre el conductor y su máquina, a manera de expresar que siempre se ha construido un vínculo de convivencia entre la tecnología y los humanos, de dependencia y cariño, además de cuestiones de estatus.

Además, así como se les nombraba, también se les bautizaba, representación más clara de que se les consideraba como algo vivo, pero también ligada a cuestiones de bendición del trabajo, cosa que creían la gran mayoría de los trabajadores morelianos, que mandaban a bendecir en todo un ritual con compañeros como público a sus unidades, para un mejor trabajo, pero también para “seguridad”. De hecho existía una oración popular entre los choferes morelianos, al menos desde finales de la década de 1970 (imagen 3.10):



Imagen 3.10: oración de transportistas usada por la mayoría de los compañeros de las organizaciones mencionadas, ésta fue posesión de José Carlos Guerrero Cedeño desde finales de los años setentas. Fotografía donada por José Carlos Guerrero Cedeño.

La oración muestra más detalles que se tenían sobre las representaciones del transporte público, ya que por un lado se centra en la vigilancia y control que se debía tener sobre los vehículos para que no resultaran peligrosos, cuestión que no desapareció del imaginario local (la del peligro), ya que se hacía énfasis en la vida de los transeúntes y la del propio chofer, al ser consciente del poder del aparato pedía que se le diera control sobre

él. La velocidad era una cuestión siempre constante en las representaciones y una que se vigilaba, pero que también era necesaria para el trabajo del transporte público ya que había muchas exigencias de tiempos y al ser conectores de las realidades cotidianas de las personas era necesario que cumpliera ritmos, por tal motivo se apelaba a la fortuna (por medio de lo religioso) para que no se afectara con accidentes causados por la velocidad, o por el camino. En fin, resultaba claro que la cuestión del control era una representación no sólo de los privados, sino también de los públicos, que seguían viendo a los vehículos como algo peligroso. Además de que la expresión de una oración era un signo de asociación marcado en el significado de reconocimiento del vehículo como algo vivo, algo que permitía trabajo y que por lo tanto debía avocarse con deseos de seguridad, eficiencia, velocidad y en acto solemne, como todas las oraciones.

Además, como se ha dicho, por la estrechez de la ciudad y con la necesidad de remplazar a las unidades durante las concesiones de 1987 se introdujeron las combis de manera más regular (existían desde 1971), emulando a los antiguos autobuses pequeños, en sus sentidos de interacción personal y de frente; a continuación la imagen 3.11 de un reportaje argumentado que las combis eran lo mejor para la ciudad:



Imagen 3.11: una combi en un reportaje sobre los problemas del transporte aparecido durante febrero de 1987. En dicho reportaje se exaltaba su éxito frente a otras unidades de transporte, a raíz de las concesiones de ese mismo año; su interior es cerrado. Fotografía en: *La Voz de Michoacán*, 23 de febrero de 1987.

La representación de espacio cerrado y de convivencia fue entonces una de las cuales se volvieron características de Morelia, marcando al transporte público con la idea del encuentro y reconocimiento con la otredad. Al mismo tiempo se le evocaba con imágenes e ideas de comunicación y movilidad, relacionando siempre a las combis con lo moreliano, volviéndose susceptibles a ser pensadas de forma más cálida que los camiones, que eran considerados más sucios y por ser más grandes menos eficientes.

La parálisis espacial y temporal fue otra constante en las representaciones de los vehículos de movilidad pública en Morelia, ya que prácticamente desde la instauración de los sectores de transporte en la ciudad (década de 1940) hasta la actualidad se ha vuelto una práctica “común” el cerrar las calles con las unidades de transporte e impedir el movimiento, a la vez que al ser hegemónicos al impedirlo paralizan cualquier otro tipo de movilidad. Dicha práctica de protesta fue una estrategia constante no sólo del sector transporte, pero si siendo este el único que paraliza a la ciudad de forma tajante sin sus servicios; por lo tanto dicha práctica se volvería una forma de evocación más de los vehículos públicos, como estorbos de la movilidad, como corrupción del sector, como ineficiencia, pero también como muestra de su poder, siendo una representación de la hegemonía expresada en la necesidad, de tal forma que si se contrariaba al sector se perdía la capacidad de desplazamiento. Esta característica sin duda era una representación del sentido de trabajo y poder, a la vez que de necesidad, sin embargo se verá de forma más puntual en el capítulo posterior referente a las prácticas, sobre todo como una “incorrecta”.

En suma, las representaciones de los vehículos públicos estaban ligadas al “utillaje nomenclonal que los contemporáneos utilizaban para volver menos opaca a su entendimiento su propia sociedad. Por un lado, la representación muestra una ausencia, lo que supone una neta distinción entre lo que representa y lo que es representado; por el otro, la representación es la exhibición de una presencia, la presentación pública de una cosa o una persona. Entonces, la representación es el instrumento de un conocimiento mediato que hace ver un objeto ausente al sustituirlo por una “imagen” capaz de volverlo a la memoria y de “pintarlo” tal cual es. De estas imágenes, algunas son materiales, sustituyendo el cuerpo ausente por un objeto parecido o no. Otras imágenes juegan sobre un registro diferente: el de la relación simbólica que es “la representación de algo moral mediante las imágenes o las propiedades de las cosas naturales (...). El león es el símbolo del valor, la gallina el de

la inconstancia, el pelícano el del amor maternal”²⁰⁷. Entonces, a través de símbolos e imágenes mentales se asoció a los vehículos públicos a funciones bien establecidas de conectores de la urbanidad y de lo cotidiano, por medio de sus rutas se puede ver que fueron dispuestos para funcionar de interconectores de la realidad, a manera de un vínculo de los sujetos con su ciudad. Pero a través de las mismas imágenes creadas se le asoció con el control, sobre la propia máquina y sobre sus intereses, a la vez que con la familiaridad y el medio de vida, dotándole de personalidad a los aparatos. También como se vio a través de ellos se formó la construcción de un espacio de conveniencia único, o al menos característico de Morelia, un lugar cerrado a manera de semicírculo donde se podía (y puede) interactuar con otro y esto fue reflejo claro de la propia estructura de la ciudad, que por ser pequeña se mimetizó con los vehículos para hacerlos pequeños también, aunque si bien para finales de los años setentas entraron en el escenario los vehículos largos y de bancas en fila, estos no desplazaron a las representaciones típicas, únicamente las complementaron para adaptarse al crecimiento de la ciudad.

Así pues, las imágenes generadas para ser representaciones de las cosas funcionaron en Morelia desarrollándose primero como algo dirigido a la diversión y posteriormente se transformaron a comienzos de los años cuarentas, muy paulatinamente, en base al descubrimiento de su valor comercial y de su potencial explotación. En cuanto a eso hay que ser totalmente conscientes que si bien los vehículos llamados públicos se representaron para dar nociones y transmitir realidad de interconectores de la vida de los sujetos en la ciudad, se posibilitaron realmente como una forma de hacer llegar el lujo de los vehículos privados y, recordando que el lujo nunca es democrático o perdería precisamente su esencia de estatus, se hizo más bien como negocio, que formó mecanismos de acción muy complejos y convirtió a la ciudad en una verdadera maquinaria urbana de conexiones; sin embargo, eso no quiere decir que las representaciones del transporte público como un conector de la vida, un espacio de sociabilidad, de tiempo para desplazarse no fuera aprehendido por parte de los usuarios como una realidad totalmente válida, ya que de hecho sería difícil imaginar hoy día cualquier ciudad sin un transporte público.

²⁰⁷ *Óp. Cit.*, Chartier, Roger, *El mundo como representación. Estudios sobre historia cultural*, Gedisa, Barcelona, 2005, pp. 57-58.

De igual forma es conveniente señalar que dichas representaciones se formaron por medio de las interacciones y circularon y se reprodujeron de forma inconsciente (cuestión que se mantiene hasta ahora, la relación con la tecnología y la realidad en general se piensa como algo natural y se actúa de forma inconsciente o aprehendida). El inconsciente es sin duda de carácter personal, pero existen inconscientes colectivos en torno a las representaciones y usos de ideas de forma “corriente”, para designar cosas, valores, etcétera, que se transforman en arquetipos; entonces un autobús lo es porque inconscientemente se sabe que es para llevarnos al trabajo, o a cualquier lado, que se comparte con otros, pero también porque es peligroso y, no porque es lujoso, eso sería un auto particular, e inconscientemente se sabe (se aprehende). El término inconsciente se utiliza como adjetivo para calificar el conjunto de comportamientos que un sujeto desarrolla inadvertidamente, es decir, sin darse cuenta, y, en general, no dependen de su voluntad, siendo el inconsciente personal diferente al colectivo, ya que este se forma de arquetipos; que a su vez son patrones ejemplares de los cuales otros objetos, ideas o conceptos se derivan y son sustanciales ya que expresan la realidad y la transmiten de forma imperceptible para quien vive dentro de ella²⁰⁸.

Empero, las representaciones públicas fueron construidas a partir de la imitación de las privadas, al querer ser participes del lujo construido durante las primeras dos décadas del siglo XX y rápidamente se montaron paseos y atracciones en base a los vehículos. Posteriormente se reconfigurarían en base a los negocios, cuestiones de tremendo éxito y expansión, que formó una organización tremendamente fuerte en cuanto a su actuar, ya que prácticamente decidían la realidad motora colectiva, desde precios y rutas, hasta legitimidad para trabajar y, que únicamente se transformaría por su propia reconfiguración en los años setentas. A partir de la década de 1980 es que se esquematizó nuevamente la realidad del transporte público al volverse de carácter municipal, cuestión que acabaría sin éxito por la influencia tan fuerte de los transportistas y sus grupos, hasta tal punto en que se tuvo que renegociar con la autoridad para concesionar el servicio, momento en el cual se acabó la “familia” del transporte moreliana (controlada por los Cedeño) y se paso a un nuevo régimen de varias familiar que repartían el poder de acción y control en la ciudad.

²⁰⁸ Véase: Jung, Carl Justav, *Arquetipos e inconsciente colectivo*, Paidós, Barcelona, 2003, pp. 11-16.

Por supuesto que la cuestión del transporte público como un signo de modernidad se representó constantemente en el imaginario moreliano, haciendo énfasis constantemente en los vehículos como los medios por los cuales se urbanizaría y civilizaría a la dinámica de movilidad, volviéndolos consumibles de servicio tan necesarios que se convirtieron en una simbiosis con los sujetos. Además recordando que la modernidad exacerbaba los sentidos de individualismo y consumo, así como de control, pero volviéndolos hacia una cultura de masas, una cultura de consumismo y necesidades creadas para el funcionamiento social (con fines de explotaciones de servicios y productos), donde lo colectivo se vuelve moderno en el sentido en que se agilicen las acciones y realidades, volviendo fluidos los sentidos y los objetos, en este caso los vehículos públicos se percibieron como modernos en tanto movilizaran a los sujetos e hicieran inteligibles las realidades al conectarlas. Entonces puede considerarse que surfeamos en las olas de una sociedad líquida “siempre cambiante – incierta– y cada vez más imprevisible; la modernidad líquida es un tiempo sin certezas²⁰⁹, haciendo énfasis en que la modernidad es una auto percepción frente a la otredad, lo que se busca representar en cuanto a sentidos a través de materialidades y acciones, así como ideologías. Entonces, los vehículos públicos representaron precisamente el auto posicionamiento en cuanto a el orden de una urbe imaginada como moderna, al volverse agentes de dicha modernidad; sin embargo posiblemente no satisficieron las demandas imaginadas de interconexión de forma eficaz, al ser más una cuestión de poder, constantemente en conflicto en cuanto a su puesta en escena. La estatización de los años ochenta supuso un momento clave en cuanto a las representaciones de modernidad, al volver “necesario” el servicio y ser administrado por el Estado, recordando que el control de este es una de las características fundamentales sobre ser moderno; y su consiguiente práctica de concesiones significaría una modernidad más individual, más Morelia, sobre el poder generado y menado de los vehículos. Sobre esto se profundizará más en el capítulo posterior.

Así pues, resulta claro también que efectivamente se constituyeron redes sociotécnicas complejas en torno a los aparatos, volviéndolos los medios de vida por excelencia de un gran número de trabajadores; siguiendo la fórmula de volverse necesarios

²⁰⁹ Vázquez Rocca, Adolfo, *Zygmunt Bauman. Modernidad Líquida y Fragilidad Humana*, Nómadas. Revista crítica de ciencias sociales y jurídicas, n° 19, Madrid, 2008, P. 3.

(la organización) y la de hablar por la colectividad de sujetos trabajadores, para así desplazar y/o monopolizar el derecho de dar el servicio²¹⁰. Al mismo tiempo que formó actores sociales con roles bien definidos para representarse dentro de un escenario (Morelia), dichos actores fueron por ejemplo los choferes, que adoptaron interpretaciones de trabajo, en cuanto a vestimentas, actitudes y roles de agentes de la modernización y de interconectores de la realidad urbana moreliana a lo largo del siglo; pero de igual forma a los propios sujetos morelianos, que se inventaron como actores en el papel de usuarios, dispuesto a pagar por un desplazamiento que los conecte cotidianamente con su realidad, con formas de interactuar al estar dentro de los vehículos y de la propia imagen sobre ellos; sin contar también con otros actores que se vieron formados en la construcción de la red sociotécnica, tales como mecánicos, oficiales de tránsito, vendedores de autos y partes, etcétera²¹¹.

Resulta igualmente interesante percatarse que la representación de modernidad, se vio afectada en el sector transporte público durante las últimas décadas del siglo, ya que se resaltaban sus sentidos de poca funcionalidad y se los calificaba de “máquinas viejas”; un contraste significativo en la localidad, que siempre ha valorado a los vehículos de motor de dicha forma.

Por último, las prácticas constituidas como significaciones y actuaciones por parte de diversos sujetos serán vistas en el siguiente capítulo, por ahora bastara con hacer referencia a que efectivamente las representaciones fueron las formas de asociación de los vehículos públicos y que se evocaban con signos de trabajo, ideas de convivencia y necesidad, con discursos y publicidad constante sobre la urgencia de contar con transporte y que se verían plasmadas con las prácticas y para las prácticas, como formas de actuación de significados en escenarios significantes por parte de los sujetos morelianos a lo largo del siglo.

²¹⁰ Callon, Michel, “*El proceso de construcción de la sociedad. El estudio de la tecnología como herramienta para el análisis sociológico*”, pp. 147-170, En: : Doménech, M. y Tirado, F., *Sociología Simétrica*, Gedisa, Barcelona, 1998.

²¹¹ Óp. Cit., Burke, Peter, *Actuando la Historia: La Importancia de las Ocasiones*, pp. 125-126.

Capítulo 4: El orden cultural de los vehículos. Prácticas socioculturales de lo público y lo privado.

Los servicios se suministran por medios, para satisfacer necesidades²¹², pero los medios se han transformado en artefactos mucho más complejos que sólo el suministro de acciones, más bien se han convertido en verdaderos sistemas de creencias y prácticas. En ese sentido los vehículos de motor se han constituido como el soporte físico de los significados y actuaciones que los sujetos desarrollan para existir y, para funcionar, se han vuelto actores más en el escenario social. La comunicación y la movilidad, son las características fundamentales en cuanto al funcionamiento de los vehículos en el mundo de las comunicaciones de masas, que han transformando a las sociedades del siglo XX en sociedades cinéticas, con esquemas de funcionamiento y orden estructural marcadas por la constitución de las ciudades como verdaderas representaciones de actuaciones y a la vez como el régimen de verdad imperante, el del control institucional, a manera de mecanización de los sujetos, que precisamente se encuentran sujetos a las ideologías y formas de vivir de la modernidad.

Por tal motivo es que resulta necesario entender que las comunicaciones de masas, vistas desde el punto de vista acostumbrado de designar a los automóviles, o la radio o la televisión, como medios materiales para la prestación de servicios dirigidos por los estados modernos, para la formación de ideologías y el control sobre los sujetos que componen su sociedad, no es unilateral; ya que la comunicación de masas es además comunicación interactiva²¹³. Entonces, la tecnología de vehículos móviles se ha formado no sólo para satisfacer necesidades de movilidad, o para agilizar las funciones de las ciudades y por tanto sus mecanismos de control, sino que se han formado también como signos de convivencia, como entes alrededor de los cuales se desarrollaron diversas actuación y medios de vida. En ese sentido debe considerarse por lo tanto que como comunicación interactiva se desarrollaban en un plano público, en un escenario de reconocimiento oficial, con medidas de actuar validas y con exclusiones y prohibiciones también, inclusive los vehículos de carácter personal, ya que a pesar de ser de dueños individuales funcionaban en

²¹² Castells, Manuel, *Comunicación y poder*, Alianza edit., Madrid, 2009, P. 92.

²¹³ *Ibidem.*, P. 100.

el mismo escenario de la vida cotidiana constituido por los regímenes de verdad de las ciudades modernas, con sujeciones fuertemente marcadas y con roles establecidos, como el de ciudadano. Así pues los vehículos han significado prácticas de convivencia mucho más esenciales, en cuanto a modos de vivir la vida, dotándolos de significados que los han moldeado en objetos más allá de los medios de comunicación únicamente. Pero al mismo tiempo ha constituido los mecanismo de ordenamiento de las estructuras sociales modernas, volviéndose los principales artífices de cualquier tipo de movilidad válida y percibida como eficiente y moderna.

En el presente capítulo por lo tanto me centraré en un primer momento en observar al escenario donde se desarrollaron los vehículos de motor, la ciudad de Morelia durante el siglo XX, para entender que la misma es una construcción social pensada a manera de control y ordenamiento, pero donde interactúan una diversidad de actores tan distintos que la vuelven susceptible a ser significada. Asimismo entraré de lleno en el análisis de las prácticas en torno a los vehículos de motor en Morelia, primero por medio de sus usos válidos expresados en las reglamentaciones, que marcaban pautas de convivencia toleradas; pero después veré las prácticas no correctas, como mecanismos tácticos de actuación, para que los sujetos funcionaran en la vida cotidiana con sus máquinas de forma tal que se formaban espacio de actuar más allá de lo que imponían las normas; para con ello complementar la parte de las representaciones y caracterizar los distintos significados que los vehículos tuvieron en la ciudad a lo largo del siglo, tales como las cuestiones de estatus social, de jerarquización, de poder, de trabajo y medio de vida, sus significados sexuales o sus interpretaciones como ente vivo; ratificando que la tecnología es efectivamente un significante con una gran gama de interpretaciones, más allá de únicamente un invención para facilitar la vida. Por último se realizará una reflexión en cuanto a los aspectos contra culturales de los vehículos de motor, que en Morelia son una cuestión relativamente reciente, pero que sin embargo han constituido otras formas de actuación y transgresión que han moldeado los significados de los aparatos y, que al mismo tiempo se han convertido en verdaderos debates en torno a problemas ambientales y sustentables, como críticas a la modernidad en su aspecto cinético. Comenzaré pues con el desarrollo de este último capítulo de la tesis.

4.1 El escenario donde se práctica. Las muchas Morelias.

La ciudad moderna es fundamentalmente una formación panóptica, ya que su objetivo es el observar y controlar a “todo”, a través de dispositivos de funcionamiento que no sean percibidos directamente por los sujetos que componen la ciudad, por mecanismos de funcionamiento²¹⁴. Por lo tanto la idea y funcionamiento de las ciudades están estructuradas dentro de un orden, un orden moderno.

Primeramente, la modernidad debe ser entendida como un paradigma de auto posicionamiento con el mundo, en el cual los humanos nos percibimos y calificamos, en base a los distanciamientos y posiciones que tomamos frente a la otredad, a lo que se considera “antiguo”. Ya que por ejemplo los seres que vivieron en otros tiempos, como los romanos o los renacentistas, no se pensaban a sí mismos como antiguos, si no que se auto percibían en una realidad propia y designaban diferencias con otros. “Los modernos se designan con este término, pero en contra posición a hombres que pertenecen a otra época”²¹⁵. Marcada fuertemente por el sentido de lo individual, del control, de la vigilancia y del castigo, pero también por lo tanto de la resistencia. Siendo el proceso de modernización (procesos de formaciones tecnológicas, económicas y sociales, impulsados por agentes de cambio, que buscan redefinirse frente a otras realidades) el que ha marcado el devenir de la modernidad entendida como paradigma en occidente durante al menos quinientos años, donde cada tiempo se ha pensado como “moderno” y por ejemplo en nuestros tiempos la cultura del “modernismo” nos auto posiciona como lo más “avanzado” frente a lo “otro”; en otras palabras el modernismo se convirtió en el aquí y ahora, en la última revolución a la que estamos sujetos y que incluso “deseamos”. Dejando obsoleta la idea de progreso lineal y acumulativo. Puede considerarse el ejemplo de la sociedad moderna como una jaula, donde todos los que la habitan están configurados por sus barrotes, esto en una forma de interpretación Foucaultiana, por ejemplo hoy “las masas no tiene “yo” ni “ello”, sus almas están vacías de tensión interior o dinamismo: sus ideas, necesidades y hasta sus sueños “no son suyos” su vida interior está totalmente administrada, programada para producir exactamente aquellos deseos que el sistema social

²¹⁴ *Op. Cit.*, Bentham, Jeremy, *El panóptico*, La Piqueta, Madrid, 1959, pp. 33-35.

²¹⁵ *Op. Cit.*, Viano, Carlos A., *Los paradigmas de la modernidad*, En: Nicolás Casullo, *El debate modernidad-posmodernidad*, Ediciones Retorica, Buenos Aires, 2004, P. 141.

puede satisfacer y nada más, las personas se reconocen en sus mercancías; encuentran su alma en sus automóviles, en sus equipos de alta fidelidad”²¹⁶.

A la sociedad moderna le encanta estar bajo vigilancia constante, pero también le encanta el ser objeto de su propio estudio, ninguna lo había hecho tanto como la “moderna”. La idea de la modernidad está marcada inequívocamente por la idea del progreso del individualismo, una cuestión que no siempre es así en la práctica, ya que las cuestiones colectivas se vuelven un fundamental para el funcionamiento de la ciudad. En ese sentido, el espacio público y la vida pública en general se vieron modificadas desde la revolución industrial del siglo XVIII, volviendo al trabajo el punto central de la ciudad, así como el más alienante, he así lo que marca el inicio de los tiempos modernos, tal y como se expuso en la película homónima de Charles Chaplin (1936), el trabajo tomó la forma de una carga obligatoria, necesario, pero constantemente aburrida y la cual se sopesa con la esperanza formada de los días de descanso de fines de semanas, deportes y pasatiempos²¹⁷. Formando la idea de que la vida pública ocupa precisamente esa realidad, pero que la otra vida está en otra parte, que hay que buscarla; por lo tanto hay que buscarla en todo lo que no es público, como la familia o los grupos cerrados de amigos, que no actúan en los escenarios de la ciudad con propósitos funcionales (recordando que si están insertos en ellos, bien como individuos o como sujetos, pero que buscan espacio para no actuar de la misma forma que en lo público, un refugio para la transgresión, como el hogar, el bar, la casa, donde no se “ve”).

Hablando entonces de ciudad como un espacio público resulta necesario concretarla como un espacio urbano, un espacio percibido donde la sociedad moderna se proyecta sobre un terreno, significándolo de distintas maneras. El espacio de la ciudad se identifica por su simultaneidad, de tiempos y espacios, por lo tanto hay diferentes modos de ver y de leer la ciudad (una de las nociones más importantes es la ciudad como espacio de múltiples intercambios), se puede proponer la ciudad como un espacio cultural que agrupa varias funciones: lo oficial y lo recreativo; lo material y lo simbólico; construido por varias

²¹⁶ Berman, Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Siglo XXI, México, 1989, pp. 15-16.

²¹⁷ Véase: Arcan, Bernard, *El jaguar y el oso hormiguero. Antropología de la pornografía*, editorial Nueva Visión, Buenos Aires, 1993, pp. 155-158.

condiciones, económicas, culturales y sociales, donde se expresan varias formas sociales y mentales²¹⁸. Por lo tanto la ciudad puede ser considerada como un texto, con un lenguaje propio, siendo un sistema formado por varios sistemas de representación y orden; así pues, un escenario, donde se actúa de diversas formas por parte de los sujetos que son actores del mismo, siguiendo un sistema.

Para diferenciarse de lo tradicional, que sería el espacio rural, la moderna ciudad se forma como un paisaje urbano. La apreciación del paisaje urbano desde la exterioridad, como por ejemplo desde un avión, nos permite diferenciar las zonificaciones, cómo se organiza el espacio (barrios, urbanizaciones, edificaciones), las vías de tránsito y toda “la malla urbana”²¹⁹. Entonces, la exterioridad percibida de zonificaciones y normas son las que vuelven a la ciudad moderna precisamente eso, volviendo la significación de los espacios algo fundamental para sus sujetos, ya que por ejemplo forman memoria urbana a través de monumentos y edificaciones, pero también funcionamiento y ritmos en base a calles y sentidos de circulación. Sin embargo, es verdad que también en la ciudad moderna se exigen cuestiones cualitativas específicas para complementar las cuestiones de percepción y significantes, tales como el tamaño de la población que se aglutina, las funciones económicas y administrativas concentradas que permitan el orden y vigilancia de trabajos y actividades; dotando así de servicios y consumos, tales como el de transporte.

En ese sentido es que empezaré a realizar consideraciones en cuanto a la urbanidad de la ciudad de Morelia durante el siglo XX a través de sus vehículos de motor. Una de las especificidades de la ciudad de Morelia es su lógica de urbanización, ya que se basa en su posición como capital del Estado (Michoacán, como sede político y administrativa), y como centro comercial (pequeño-regional) y proveedor de servicios, como estudiantiles; en lugar de insertarse de lleno en las dinámicas nacionales, tales como la industrialización²²⁰. La ciudad se ha constituido por los tanto en una prestadora de servicios; una ciudad provinciana, con élites locales bien marcadas y con espacios bien construidos.

²¹⁸ *Óp. Cit.*, Izquierdo, Yolanda, *Acoso y ocaso de la ciudad: la Habana de Alejo Carpentier y Guillermo Cabrera Infante*, Editores Isla Negra, Universidad de Puerto Rico, Arecibo, 2002, pp. 17-27.

²¹⁹ Pérez, Edmundo, *Paisaje urbano en nuestras ciudades*, revista Bitácora Urbano-Territorial, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2000, P. 33.

²²⁰ Ávila, P., *Las políticas de reservas tradicionales en la ciudad de Morelia*, en: Fausto, Adriana, *Políticas y estrategias sobre el suelo urbano: el control de la ciudad y la organización de la sociedad*, Universidad de Guadalajara, Guadalajara, 1998, pp. 83-100.

Entonces, el desarrollo de la ciudad estaría marcado por algunas características, tales como; su carácter de ciudad colonial, lo cual determinaría en gran parte su estructura (y en la cuestión de vehículos de motor sería fundamental, ya que las calles se pensaron de forma no apta para ellos y por lo tanto se ajustaron culturalmente, un ejemplo de ello es el achique del transporte público); al mismo tiempo que su exclusión de la dinámica ferroviaria nacional, en cuanto a industria y comercio, lo cual inclinó que el centro urbano provincial desarrollara sus propios ritmos de transportes y sociabilidad diversos²²¹. La densidad poblacional siempre fue pequeña, en comparación con otros puntos urbanos importantes del país, por ejemplo paso de tener 44,303 habitantes en 1940 a aproximadamente 161,140 para finales de la década de 1970, creciendo enormemente²²², influenciado tanto por la migración externa a lo largo del siglo, como por el propio crecimiento local y, por supuesto, incrementándose para finales del siglo todavía más; para fines de la década de 1980 la población de la ciudad creció a 256,720 habitantes, y entre 1990 y 2000 paso de 428,486 a 549,996 habitantes²²³.

Como se dijo una de las tendencias de la modernidad es el control, o mejor dicho la planificación en el caso de las ciudades, para con ello mantener vigilado su funcionamiento de acuerdo a los estándares que las rijan. Pero del mismo modo la labor estética de ordenamiento lógico también juega una parte importante para dichos procesos de construcción de ciudades, por ejemplo, los arquitectos y sus tendencias artísticas son determinantes en cuanto al aspecto de las edificaciones, de los trazados de las calles y de las lógicas de orden, tales como el caminar en un sentido o en otro, pero poniendo énfasis en el concepto de utilidad pública, entendiendo que por ello se refiere al utillaje proporcionado por la autoridad para circular, para actuar, para “ser”, dentro de la vida urbana, comprometiéndose a prestar servicios para el mejoramiento y convivencia de los sujetos dentro de la urbe, para hacerla funcionar en un mismo sentido (de producción y orden); pero que al mismo tiempo en ese espacio formado desde arriba para la convivencia y donde se prestan servicios, tales como los alumbrados públicos, los drenajes, la seguridad

²²¹ Véase: Aguilar Méndez, Fernando A., *Morelia. Urbanización en tierra ejidal: 1927-1994*, UAM-X, México, 2001, P. 40.

²²² Véase: Vargas Uribe, Guillermo, *El poblamiento*, En: Dávila Munguía, Carmen Alicia (coord.), *Desarrollo urbano de Valladolid-Morelia. 1541-2001*, UMSNH, Morelia, 2001, P. 171.

²²³ Censos INEGI, 1970, 1980, 1990, 2000.

a través de cuerpos de policías y/o bomberos, también se forman espacios donde se ejercen críticas desde abajo, o sea que por ejemplo el ordenamiento de la lógica moderna de circular en un sentido puede ser criticado y violado de acuerdo a la practicidad, como en los espacios privados, donde se forman resistencias culturales, como se mencionó recientemente tales como en la familia, en lugares propios como bares o sitios de juegos²²⁴.

Por lo tanto la planificación urbana en general en México es precisamente eso, una planificación vigilante de los sujetos para garantizar su sujeción a los sistemas de verdad que hacen operable a la autoridad y a las élites, haciendo que las ciudades funcionen de maneras enfocadas a la producción, o bien a la prestación de servicios, como en el caso de Morelia, que ha sido enfocada a la prestación del servicio de desarrollo estudiantil²²⁵, centrando a varios otros trabajos en torno a ello. Pero con ello no quiero decir que fuera a la única planificación de servicios, no, aunque si una de las principales, también existían (y continúan) los sectores obreros destinados a volver operable la ciudad en términos de la cotidianidad, como los carniceros, los agricultores circundantes, los comerciantes pequeños y medianos, de diversiones, en fin, Morelia se ha constituido como una economía de servicios de sector terciario.

Los antecedentes de la planificación urbana en la ciudad pueden observarse desde las políticas públicas enfocadas a la higiene de principios del siglo XX, con la introducción de sistemas de aguas potables, pero también de alumbrados públicos²²⁶. Sin embargo a gran escala en la entidad sería desde la década de 1940, con las planeaciones de mejoramiento de la ciudad en cuanto a seguridad y circulación; no es coincidencia que fuera a comienzos de dicha década en que el transporte se transformó, pasando de la concepción del recreo a la de la movilidad cotidiana para los trabajos. Además de que en ese momento la zona industrial de la ciudad crecería, enfocada a la producción de plástico, de papel, de gaseosas, de

²²⁴ Véase; Habermas, Jürgen, *Historia y crítica de la opinión pública. La transformación estructural de la vida pública*, Editorial Gustavo Gili, México y Barcelona, 1986, pp.10-17.

²²⁵ Al hacer un balance de la evolución de la Universidad Michoacana y su crecimiento es claro que ha sido pensada para formar profesionales, técnicos y trabajadores orientados a nutrir a todo el Estado, o al menos a sus puntos circundantes (y en los últimos tiempos a otros Estados), además del gran número de escuelas de sector privado, volviendo a la ciudad así en una orientada en gran medida a prestar servicios en torno a la educación, potencializando el transporte por ejemplo. Para profundizar en lo dicho del desarrollo de la UMSNH véase: Arreola, Cortés, Raúl, *Historia de la Universidad Michoacana*, UMSNH, Morelia, 1996.

²²⁶ Uribe Salas, José Alfredo, *Morelia. Los pasos a la modernidad*, UMSNH, Morelia, 1993, pp. 28-29 y 33-34.

procesamiento de harina, principalmente; con constantes quejas de que las emanaciones resultaban insalubres y molestas para los vecinos, por lo cual era necesario pensar en el reacomodo de las zonas urbanas de la ciudad²²⁷. Un actor importante en esos momentos de planificación urbana de la ciudad fue el ingeniero Rogiero Silva, oriundo de Guadalajara pero radicado en la ciudad por su conexión con la Universidad Michoacana, que además construyó la primera agencia automotriz de la Ford en la ciudad durante 1938²²⁸, quien sería nombrado en 1947 el encargado de realizar el plano regulador de la ciudad, orientado a reglamentar la convivencia de las edificaciones por zonas, organizando el lineamiento de las calles, entonces a partir de esa planificación es que la ciudad se volvió descentralizada, enviando a la zona industrial a la parte del noroeste extremo de la misma y ubicando zonas residenciales en los extremos circundantes hacia el sur y hacia el norte; al mismo que tiempo que marcando definitivamente el sentido de las calles de la ciudad, al menos para la parte central, que se mantendrían prácticamente sin cambios hasta nuestros días, esto en cuanto a circulación y orientación, tanto de sujetos como de vehículos, dotando de su lógica de funcionamiento de movilidad, además de que se proyectó la construcción de calles adyacentes a las existentes y repavimentaciones generales, así como normas de vialidad, tales como la cuestión de la difusión de las banquetas para las personas²²⁹. Así se formó la comisión planificadora de la ciudad, que en lo sucesivo se encargaría de los proyectos morelianos.

Para 1950 se creó la ley de planificación y zonificación del municipio de Morelia, legislando las funciones de la comisión de planificación de la ciudad y dotándola de autoridad para los referentes de urbanización²³⁰. Durante los años subsiguientes las colonias de la ciudad crecerían ampliamente, volviéndose cada vez más necesarios los transportes, teniendo que normar los reglamentos de tránsito en 1956.

La expansión de servicios públicos tales como el alcantarillado, el agua potable, la luz eléctrica pública, la seguridad y los espacios de diversión fueron la constante en las políticas de urbanización de la ciudad, construyendo lugares de recreo y paseos

²²⁷ AHMM, Caja 511, legajo 1, “Planificación de las zonas industriales del municipio de Morelia, 1945.

²²⁸ Etinger, Catherine R., *Modernidades Arquitectónicas. Morelia 1925-1960*, Secretaria de Cultura, Morelia, 2010, P. 103.

²²⁹ Véase: AHMM, Caja 435, legajo 12, “Planificación y urbanización”, 1947.

²³⁰ AHMM, Caja 511, legajo 1, “ley de planificación y zonificación del municipio de Morelia”, 1950.

(expandingo y reformando los conocidos, como el parque Juárez de comienzos del siglo vuelto zoológico para mediados del mismo), pero también a la prolongación y mejoramiento de las vías públicas de circulación, poniendo énfasis en los vehículos de motor. Por lo tanto resulta claro que para mediados del siglo las políticas ya estaban enfocadas e impulsadas indirectamente por los vehículos, al menos en buena parte de la interconexión cotidiana, que se volvía cada vez más en algo necesario, construyendo calles y manteniendo en condiciones a las existentes, constantemente. La traza de la ciudad como se dijo, se mantuvo de tamaño reducido en su centro, en formación de cuadrículas, volviendo esa la lógica de construcción de las colonias, cuadrículas, más abiertas y amplias que en el centro, pero con irregularidades del terreno, como las enormes subidas o bajadas en las partes norte y sur de la ciudad, en cuanto al plano existente en el centro. La armonía y la racionalidad aparecían constantemente en las cuestiones de planeación urbana, manifestando que el control y la vigilancia eran los verdaderos intereses, de acuerdo a la lógica de la modernidad. Para finales de la década de 1960 aparecerían leyes de protección al patrimonio arquitectónico e histórico, la protección a fuentes de agua, la descentralización más amplia de los servicios de la ciudad y la protección a las áreas forestales. Esto nos reafirma la idea de que la urbanización en Morelia fue entendida como la ampliación de la infraestructura material y de los servicios de convivencia, para con ello tener un control sobre la urbe y sus sujetos para operar de manera “productiva” y “civilizada”. Para 1969 se concluyeron algunas de las mejoras de comunicación vial más importantes de la ciudad, como la calzada Juárez y la avenida Madero, prolongándola como punto divisorio de la ciudad de norte y sur, reafirmandola como principal arteria de flujo de vehículos y punto principal de la ciudad desde prácticamente siglos²³¹.

Durante 1971 la expansión de colonias en la urbe moreliana continuó de forma acelerada, constituyéndose algunas como las Lomas de Santiaguito, la Eréndira, Pascual Ortiz Rubio, la Camelinas, la 5 de Diciembre, la del Maestro, la Díaz Ordaz, Agustina Arriaga Rivera, Tres Puentes, Agua Clara, Reforma y la construcción de obras públicas como el ISSSTE y Ciudad Universitaria (que sería entregada hasta 1974), con su colonia aledaña, Villa Universidad, así como la puesta en escena de atracciones de centros

²³¹ Primer Informe de Gobierno, del gobernador Carlos Gálvez Betancourt, Gobierno del Estado de Michoacán, 1969, P. 49.

comerciales enormes, pero elitistas²³². Igualmente resulta interesante realizar el balance de que fue precisamente en ese momento en el que el transporte de la ciudad se transformó, volviéndose más intrincado en su organización, con reglamentaciones internas de flujos de velocidad y normas a conductores (de conductas correctas) tanto públicos como particulares, además de que el incremento en los vehículos fue exponencial.

Para los años ochentas con el gobierno de Cuauhtémoc Cárdenas en el Estado la ciudad de Morelia tuvo planes de desarrollo urbano intensivos. Para comenzar la estatización del transporte público de 1981 significó un mecanismo de vigilancia y control enorme, sin mencionar a las dinámicas de vialidad para todo tipo de vehículos a través de reglamentaciones y reformas a las mismas a lo largo del periodo. Sería el año de 1986 en que se pondría a funcionar “un plan de desarrollo urbano para Morelia”²³³, encabezado por el gobierno de Cuauhtémoc Cárdenas y continuado por Luis Martínez Villicaña, con una estrategia general de desarrollo de caminos para conectar la ciudad con rutas importantes de comunicación en el país, como con Guadalajara o la ciudad de México. El punto central en cuanto a los vehículos era la descentralización de las vías de transporte en la ciudad, buscando desahogar el creciente número de vehículos del centro histórico, enfocándose en el desarrollo de la avenida Camelinas para tal propósito, así como en la construcción del libramiento, anillo periférico de la ciudad y una de sus principales rutas de movilidad; además de que se establecerían por primera vez de forma oficial los semáforos para controlar el tránsito, a manera de modernidad civilizatoria, de control²³⁴. Por lo tanto los vehículos fueron nuevamente un signo de modernidad en tanto actualizó y modificó la traza urbana en función de una distinción de la eficiencia del uso, o al menos de la pretensión de eficiencia. Además dicho plan establecía la posibilidad de crecimiento del sector industrial hacia el norte de la ciudad, la idea de industria y desarrollo tecnológico vuelven a ser referentes de modernidad, pero como ya se ha dicho son sólo medios para la percepción de tal cosa. Igualmente en cuestión de automóviles el plan establecía la creación de espacios de convivencia, en el sentido público para los vehículos, como la inclusión de avenidas

²³² Tercer Informe de Gobierno, del gobernador José Servando Chávez Hernández, Gobierno del Estado de Michoacán, 1971, P. 55-57.

²³³ Como se vio los planes eran constantes, sin embargo este fue significativo ya que introdujo la separación del anillo periférico de la ciudad, volviendo a la misma en un mecanismo de vialidad mucho más extenso.

²³⁴ Plan de desarrollo urbano de Morelia, fechado en 1986, documento donado por el AHMM.

nuevas o de las propias calles, dando un sentido de modernidad en cuanto a la armonización de los espacios públicos en cuanto a la conducción, “los conductores civilizados”. Por tanto el auto puede verse como un signo de lo público, pese a ser de carácter particular, ya que se desenvuelve en lo público.

Además, para 1987 se volvería a transformar el sector transporte, volviendo a ser los particulares los imperantes y como resultado se crearían organizaciones de regulación de transporte en la década de 1990.

La urbanización puede apreciarse que en sí misma es un signo de modernidad, pero los vehículos para la ciudad de Morelia le confirieron un sentido de agente simbólica de dicha modernidad, siendo los artefactos por los cuales se lograban o producían las distinciones respecto a lo tradicional y se ejecutaban acciones para distinguirse; la idea del desarrollo y el progreso se mantuvieron en la ciudad fuertemente. Además de que claro representaba valores como los de libertad e individualidad, totalmente simbólicos de la modernidad del automóvil, pero también de la masividad de la civilización en torno a ciudades en cuanto a su transporte público.

Por otro lado, como se ha argumentado la cuestión de la urbanidad es más que únicamente los factores estructurales, que perentoriamente son planeados para la vigilancia y control de acuerdo a ordenes de sistemas económicos y políticos de la modernidad, también forman cuestiones culturales, en este caso de masas, en torno a signos de operación y funcionamiento, de consumos masivos de servicios y productos, pero también de ideas. Los medios de difusión masiva son la característica fundamental de la cultura de masas, el automóvil como tal jugó un papel de vital trascendencia en el establecimiento del modelo capitalista americano y de su forma de vivir la vida. El proceso de industrialización y mercantilización de la cultura y del arte son factores de ello. “La cultura de masas está constituida por "un cuerpo de símbolos, mitos e imágenes que se refieren a la vida practica y a la vida imaginaria, un sistema específico de proyecciones e identificaciones. Es una cultura añadida a la cultura nacional, a la cultura humanista y a la cultura religiosa-, y al ser añadida a dichas culturas entra en competencia con ellas mismas"²³⁵, así los artículos de

²³⁵ *Óp. Cit.*, Morin, Edgar, *El espíritu del tiempo: ensayo sobre la cultura de masas*, Taurus, España, 1966, P 22.

consumo, y los medios de comunicación se volvieron los puntos centrales en las relaciones sociales; por lo tanto las sociedades se volvieron de masas, la moreliana del siglo XX por ejemplo, con sentidos comunes, y con las necesidades creadas de satisfacción de lo simbólico, los automóviles cimentaron eso. En las sociedades masificadas no existen las clases, al menos aparentemente, ya que los medios, los autos en este caso, son igualadores (y separadores al mismo tiempo), y el medio y las masas se vuelven uno. Esto puede considerarse en el transporte público, por ejemplo, ya que crea la idea de la colectividad, de compartir el espacio para controlar el tiempo, y así desplazarse de forma masiva, a manera de una “modernización” cinética. Sin embargo esos procesos de masificación de las ideas, a través de medios como el automóvil, también jerarquizan a sus usuarios, ya que unifican imaginariamente pero a través de la individualización material.

De ese modo el automóvil y los vehículos públicos se volvieron populares, no sólo en Morelia por supuesto, en el sentido de que “lo popular de un fenómeno cultural no se determina por ser producido por el pueblo, sino que se puede delimitar por el aspecto dinámico de adopción, uso, creación y recreación dentro de los distintos sistemas de representación que las clases subalternas adoptan en oposición a las clases hegemónicas”²³⁶, por lo tanto los medios sociales masivos de movilidad, los vehículos de motor, son los mecanismos a través de los cuales se construye una cultura, en el medio de lo popular y lo hegemónico, del poder y las resistencias, donde surge la vida cotidiana, los mitos, las fiestas, los símbolos, ritos y prácticas.

Siempre encaminada a la movilización, bien particular o colectiva, pero inequívocamente como un signo de modernidad, resaltando la civilidad y la individualidad.

Entonces, la ciudad como territorio envuelve siempre, al mismo tiempo una dimensión simbólica, cultural, a través de una identidad territorial atribuida por los grupos sociales, como forma de „control simbólico“ sobre el espacio donde viven y una dimensión más concreta, de carácter político disciplinar: una apropiación y ordenación del espacio

²³⁶ Aziz, Alberto, *Cultura de masas, medios de difusión y culturas subalternas*, revista: *Estudios sobre las culturas contemporáneas*, Universidad de Colima, Colima, 2011, P. 94.

como forma de dominio y disciplinamiento de los individuos²³⁷. Por lo tanto “la ciudad constituye el medio en el que vivimos una mayoría creciente de personas. De manera sutil y continuada, su diseño y forma de funcionar afecta nuestra vida más de lo que normalmente percibimos a simple vista. El espacio tiene la peculiaridad de ser envolvente e inevitable, lo que a veces lo torna invisible ante nuestros ojos”²³⁸. Así pues, la ciudad es fue en realidad un escenario donde los diferentes actores sociales actuaban, donde las representaciones se volvían lógicas y con sentido y, donde las prácticas se desenvolvían de acuerdo a las ocasiones; por lo tanto no existía (ni existe) una única Morelia, sino que existen muchos escenarios para diversos actores de acuerdo a su interpretación, si bien sí fundamentada sobre una lógica sistémica de modernidad a costa de medio ambiente, con controles, vigilancia y castigos marcados, pero también con espacios para la resistencia. Entonces, hay muchas Morelias.

Sobre eso puede considerarse que esos esquemas de producción de prácticas son al mismo tiempo un esquema de percepción y apreciación de las prácticas, a lo que se le puede llamar habitus social, que no es otra cosa que el cómo clasifica la realidad un sujeto en base a sus clasificaciones prejuiciadas. Entonces, el habitus como espacio social es la incorporación de determinadas condiciones de existencia y reproducida por prácticas a manera de convivencia, pero también de resistencia; es decir el espacio social es un sistema de diferencias jerarquizadas en función de un sistema de legitimidades establecidas, donde las prácticas se ajustan de acuerdo al actuar de los sujetos, que bien puede usar estrategias en sus roles para salir de los esquemas y lograr resistencias sociales a las prácticas oficiales. Llamando a esto campo social, a la automatización de esa esfera de convivencia de espacios sociales y sus prácticas (actuadas) y que se marca en una ciudad, o un espacio específico, marcando por lo tanto un campo social moreliano de lógica operacional, dividido en distintos escenarios, de acuerdo a la percepción de sus actores, pero adecuado a esa misma percepción como una realidad propia operacional (los choferes son choferes y

²³⁷ Hener, María Teresa, *Territorio, desterritorialización y reterritorialización: un abordaje teórico desde la perspectiva de Deleuze y Guattari*, revista Huellas n° 13, UNLpam, Buenos Aires, Argentina, 2009, pp. 164-165.

²³⁸ Kreimer, Roxana, *La tiranía del automóvil*; ediciones Anarres, Buenos Aires, 2006, P. 33.

tienen sus propios espacios de logia) que le dé sentido de habitus y que se actúa en un espacio²³⁹.

Por lo tanto, queda dicho que la ciudad de Morelia durante el siglo XX fue una serie de formas de vida, de experiencias vitales, actuadas en escenarios diversos. Entonces, los vehículos de motor no estaban exentos de actuar en dichos escenarios, o más propiamente dicho los sujetos que los conducían y los que los percibían y usaban, de hecho las cuestiones más fundamentales como su simple observancia fue una actuación; el ver pasar un vehículo significaba diversas cosas de acuerdo al lugar donde se viera, en la Av. Madero que es la principal a comienzos del siglo, por ejemplo, se podía considerar como una actuación de exacerbación de lujo y estatus social, provocando deseo y envidia, pero al mismo tiempo marcando a los actores en esos roles. Así pues, no era lo mismo actuar de una manera que de otra en la conducción o apreciación y uso de los vehículos, cuestiones como la del tiempo son fundamentales en la puesta en escena de los escenarios, ya que la percepción y actuación de los sujetos es en gran medida en las ciudades “modernas” y con los vehículos de motor a medir y vivir bajo el tiempo, el tiempo de desplazamiento que les tome en base a sus máquinas moverse para realizar sus actuaciones de cotidianidad y ser “productivos” (medios de vida, conseguir dinero). El tiempo de hecho en este caso de interconexión medida con la realidad de cada sujeto puede considerarse como “un símbolo de coordinación de los hombres en todos los planos de integración de la diversidad del universo”²⁴⁰, en una polifonía de tiempos, o sea, una apreciación de ritmos de acuerdo a los roles, por ejemplo, un usuario de transporte público mide sus ritmos de transporte para ir a su trabajo y a su hogar, lo que marca su realidad de movilidad, pero el propio transporte en la convivencia en ese campo social tiene su propio ritmo, de acuerdo a su valorización de las calles, el número de vehículos y usuarios, en fin, ritmos de experiencias vitales medidos en base a máquinas, que los vuelvan posibles.

Entonces la experiencia del tiempo se engendra entre el habitus (relaciones) y el mundo social (campo), y se tendría que hablar de diferentes maneras de temporalizarse por

²³⁹ Véase: Bourdieu, Pierre, *Cosas dichas*, Gedisa, Barcelona, 2000, pp. 134-135; Y Bourdieu, Pierre, *Lección sobre la lección*, edit. Anagrama, Barcelona, 2002, pp. 41-42

²⁴⁰ *Óp. Cit.*, Elias, Norbert, *El proceso de civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*, Fondo de Cultura Económica, México, 1989, P. 316.

parte de los sujetos, pero en nuestro caso marcado por la “necesidad” de movilización a través de la utilización de vehículos y, marcando ritmos de vida; choferes, usuarios, conductores particulares; aunado todo a las percepciones de utillaje, como el estatus, la diversión, el trabajo o la necesidad.

En la ciudad, además, el espacio se significa, por lo tanto se nombra y se jerarquiza. En Morelia no fue la excepción, ya que los sentidos de las calles, o sus propias dimensiones no fueron producto de la casualidad, sino de la percepción social, por ejemplo como ya se ha comentado la ciudad fue de origen colonial, con una traza cuadrículada de espacios chicos, con una tendencia cerrada, por lo tanto para inicios del siglo XX con la introducción de los vehículos se replantaría la ciudad con pavimentaciones, pero sin romper la traza cuadrículada y chica, cuestiones que se extendió a lo largo del siglo y fue únicamente a finales del mismo (1986) que se realizarían calles a manera metropolitana, avenidas grandes (fuera de la central) y el anillo periférico; igualmente los sentidos de circulación se establecían de acuerdo a formas de despeamiento de sentido, por ejemplo a inicios de siglo se circulaba de acuerdo a las propias formas de caminar de los sujetos y animales, pero con la introducción de reglamentos se establecieron normas, como el sólo circular por la derecha, como dar las vueltas, ritmos de velocidad, etcétera.

Pero además, los lugares se nombraban, por la asociación de sentidos, que les fueran significantes a los sujetos, por ejemplo, las rutas de transporte público se nombraron desde su creación como una constante de necesidad (1941) con nombres que fueran de carácter significativa e identificable para sus usuarios, algunas rutas como la Alberca se llamaron así porque representaban la localización, en ese lugar para mediados de siglo había un pequeño cuerpo de agua, donde la gente iba regularmente a tomar baños de diversión, por lo tanto se le denominó con dicho nombre significativo para que se hiciera la relación, el nombre perduraría a lo largo del siglo y hasta la actualidad, sin que existiera el cuerpo de agua desde finales de la década de 1970, pero se volvió una relación simbólica del nombre con el lugar. Siendo ese sólo un ejemplo, pero con otros tantos, como la ruta Universidad, que tuvo su nombre por ser la circundante de todas las escuelas de la Universidad Michoacana de la ciudad, que para la década de 1970 se extendería a ciudad universitaria, pero manteniendo el nombre por su asociación; en fin, los nombres dados eran de acuerdo al

utilitaje nocional de cada lugar, bien fuera simbólico o referencial, como el ruta San Juan, o Santa María, que designaban las rutas de acuerdo al punto de referencia de una construcción (o un espacio de interacción), como el templo en el primero o las escalinatas hacia la antigua extensión de Morelia en el segundo. Sería igualmente a inicios de los años setentas, con la desaparición de los camiones pequeños y la entrada de las combis, que se designaría por colores a las rutas, en paralelo con los nombres ya que los camiones se mantuvieron, sólo que se volvieron más largos y de formación espacial interna distinta; como ya se ha visto en el capítulo anterior.

Cabe decir que los propios vehículos eran nombrados. Además, la propia ciudad se dividía de acuerdo al espacio, por ejemplo desde mediados de la década de 1980 se montaron diversos centros comerciales de atracción, como el conocido Camelinas, donde se jerarquizaba el actuar, diseñado como escenario para distinguirse y hacer juego de actuaciones que exacerbaran el estatus social, pero una cuestión interesante es la propia ubicación, ya que en su momento no se podía llegar a dicho espacio a menos que fuera en auto o en vehículo público, marcando así distancias y roles sociales de acuerdo a los espacios y escenarios de actuación. El Lic. Enrique Ramírez, distinguido empresario de la localidad, anunciaría en 1986 la construcción de “espacio plaza Morelia y las Américas”²⁴¹, como una muestra de la significación espacial para la distinción y el estatus, con miras comerciales por supuesto, que jerarquizaba en cuanto a la proximidad y ubicación, ya que sólo con vehículos se podía acceder a los espacios.

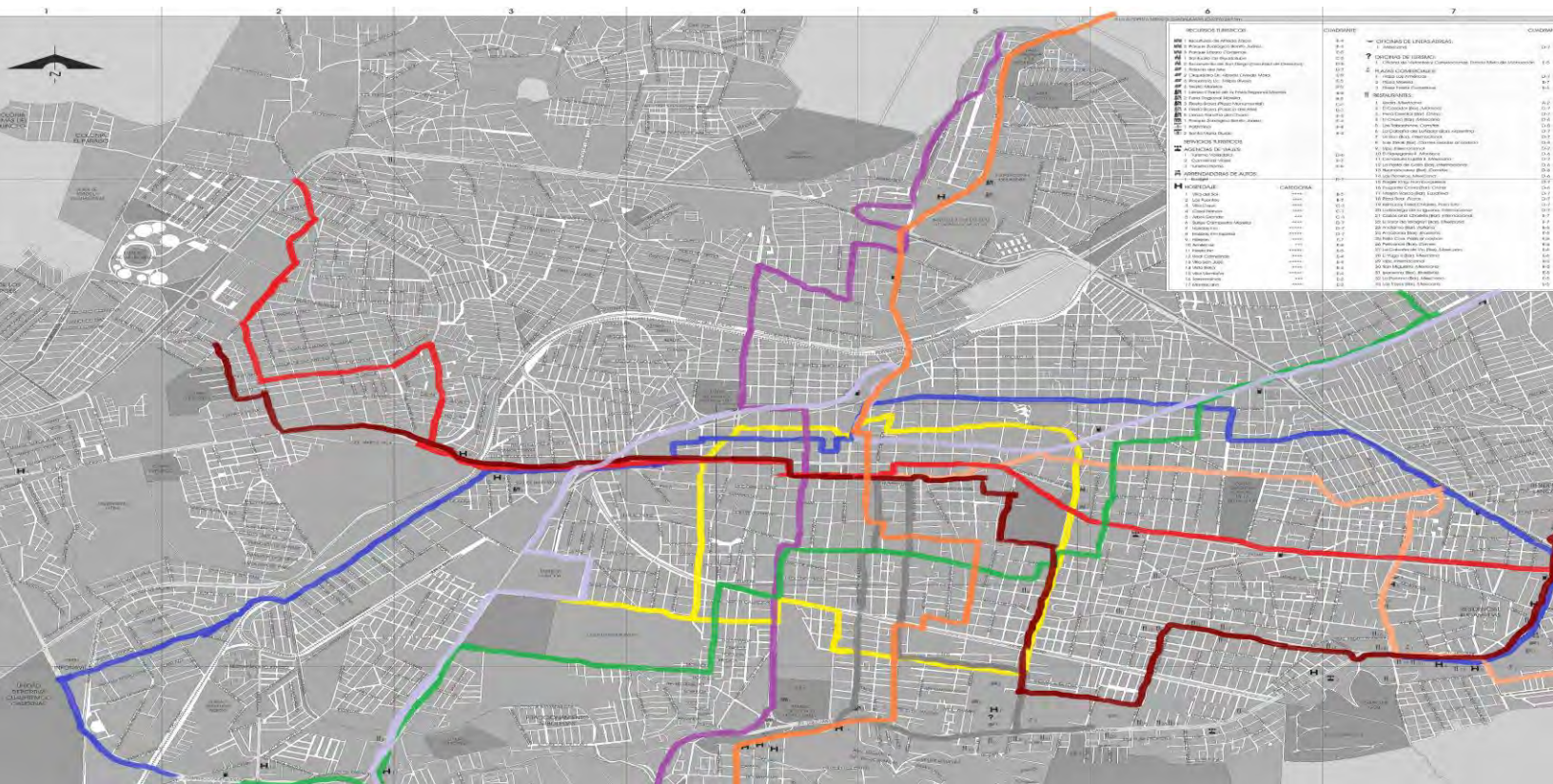
Desde su establecimiento como una necesidad de transporte en 1941 (antes era básicamente de diversión y paseo), hasta la época de las concesiones de 1987 las rutas de transporte públicas fueron fundamentalmente las sientes: Carrillo-Rastro, Santa María, Alberca, Santiaguito, Universidad, San Juan, Hospital Civil, Panteón Civil, Parque Juárez, Colonias y Circunvalación, que posteriormente se designarían en paralelo con colores, pero siguiendo los mismo patrones de movimiento y espacio²⁴². A continuación se mostrará un

²⁴¹ Nota en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 3 de noviembre de 1986, P. 1, con el título “construcción de atracciones”.

²⁴² En un artículo periodístico de marzo de 1987 aparece el dato de que las rutas a saber eran las mencionadas 11 y, que se designaban con colores en su versión combi, siendo: la roja, la gris, la verde, coral, azul, amarilla, café, morada, naranja, guinda y la marfil; *La Voz de Michoacán*, 20 de marzo de 1987, P. 5, con el título “Es mayor la demanda que el servicio”. Además de que su surgimiento como servicio “necesario”, sin cambios

plano de la ciudad de Morelia (imagen 4.1) de finales de la década de 1990, como muestra general y reconocible del espacio, donde se indicaran las rutas de transporte históricas (las mencionadas anteriormente), destacando que desde ese momento se han expandido, fraccionado y derivado enormemente:

Imagen 4.1: Mapa de la ciudad de Morelia donde aparecen las principales rutas en colores, como se dijo representan las principales desde 1941 a 1987; el propósito del mapa no es el de recrear las rutas exactas, sino más bien ilustrar sobre su circulación y traza en el espacio de la ciudad. Elaboración propia, plano original: INEGI 1998, topográfico de Morelia.



En la imagen las rutas: gris (Santa María-posteriormente Circunvalación periférica), roja (Colonias-y Madero), verde (carrillo-rastro), morada (Panteón), guinda (Santiaguito), naranja (San Juan-parcialmente), café (Alberca), amarilla (Universidad), azul (Circunvalación) y coral (Hospital civil). Su puede observar en la imagen la obsesiva centralización de la ciudad.

aparentes, se dio en 1941, de acuerdo al acta de constitución de la Cooperativa Valladolid, 22 de agosto de 1941, en el Archivo Privado Cedeño.

En suma, la ciudad de Morelia como ciudad moderna fue y es un complejo sistema de funcionalidad en base al control, la vigilancia y el castigo, con un desarrollo estructural de orden y funcionalidad marcado por ello, donde la ciudad se volvió precisamente un gran escenario de actuación para los sujetos, pero que dicho escenario no era único, ya que de acuerdo a las actuaciones y estrategias los sujetos podían interpretar distintos roles en distintos escenarios, formando espacios de convivencia e interacción con ritmos y percepciones variadas, fuera de las normas del sistema. Por lo tanto a lo largo del siglo XX Morelia fue una serie de Morelias más diversas. Dejando en claro además que durante el siglo XX se pensó y proyectó como una ciudad de modernidad, bajo las características de su composición de espacios y control de los mismo para la generación de administración en el paradigma del sujeto cartesiano; en fin, pero una serie de percepciones también forman las dinámicas de actuación y construcción de espacios de la ciudad como concepción moderna, es más bien una representación donde los distintos actores construyen e interpretan diversas estrategias, volviendo a la ciudad una serie de signos y símbolos en interacción continua de construcción de la realidad, además de la estructuralidad de lógica de operación civilizatoria de orden; sobre esto un ejemplo claro sería el orden de las rutas de transporte público o la circulación en lo general, pero también además de pensar en la lógica moderna de que mientras más vehículos haya en una ciudad es más moderna, lo cual por supuesto no significa que sea así (se profundizara posteriormente sobre esto), ya que son algo “necesario” para la interconexión de la realidad de los sujetos y para hacer operable la estructura de la ciudad, por lo tanto podría pensarse en la metáfora de que la ciudad es algo vivo, con los vehículos como su sangre y sus calles como sus venas, posibilitando su funcionamiento.

La ciudad se constituyó a partir de su centro, con su estructura estrecha, de calles de apenas unos metros de ancho, de sentidos unilaterales y por lo tanto no aptas para vehículos de motor, que sin embargo a lo largo del siglo XX se fueron adaptando, al menos en la parte estructural para ello, con pavimentaciones. Es por lo tanto que la significación de movilidad en Morelia se ha constituido como un punto focal en el centro de la ciudad y, se paraliza en caso de que el centro se vea impedido para la circulación; ya significación de otros espacios se ha hecho efectivamente, pero en cuestiones de estatus sobre todo, con centros comerciales elitistas o espacios de recreo y paseo, pero en los periféricos urbanos y

de circulación la planeación ha sido descuidada, apenas desde mediados de la década 1980 (1986) es que se ha planeado descentralizar la movilidad en la ciudad, pero sin introducir mejoras estructurales de la mano de las materiales, tales como cuestiones de comercio, que no existen en la periferia de la ciudad de forma oficial, al menos no hasta recientemente; empero, los sujetos han resignificado sus espacios y los hacen funcionales, pero la planeación urbana se ha pensado descuidadamente convirtiendo al centro de la ciudad en el núcleo de toda la movilidad.

A partir del siguiente apartado se comenzaran a desglosar precisamente esas prácticas de apropiación de espacios, de convivencia y de actuación de las representaciones, primero desde las normas marcadas en diversos reglamentos como correctas y posteriormente como las transgresiones a las mismas, que en la práctica marcaron la realidad operacional de los vehículos de motor en Morelia.

4.2 Las conductas correctas. Usos reglamentarios válidos.

“Las prácticas son modos de hacer colectivos, frecuentes y repetitivos. Son lo que la gente hace y lleva a cabo con la intención de hacer, sin cuestionarse, porque ya lo hizo así y es así que se hace, dado que todos lo hacen de tal manera”²⁴³. Dicho de otro modo, las prácticas son las acciones que los sujetos realizan en la cotidianidad de la realidad para dar sentido a sus vidas y ordenar sus existencias, de acuerdo a lógicas de operación (como se dijo en la “modernidad” esa lógica está enfocada al control del tiempo, espacio, relaciones de poder y acción, para hacer operable a las ciudades). Por lo tanto es fehaciente pensar que esas maneras de actuar han sido reguladas de acuerdo a esquemas específicos que los hagan funcionales, recordando también que si bien esas prácticas son reguladas de acuerdo a lógicas también existen las formas de transgresión a esas lógicas.

En Morelia durante el siglo XX las prácticas cotidianas con los vehículos de motor se vieron construidas para dar un orden a las formas de interacción de tal manera que fueran modernas, controlables y con intenciones económicas y simbólicas bien marcadas; sin

²⁴³ *Óp. Cit.*, Crosta, Pier Luigi, *Interacciones: prácticas, políticas y producción de la opinión pública. Un camino a través de la literatura, con especial atención al conflicto*, Universidad IUA V, Venecia, Italia, 2006, P. 10.

embargo un gran énfasis en la construcción de las prácticas es que fueran “correctas”, que estuvieran reguladas y controladas, con castigos, en un proceso de civilización. Entonces, un proceso orientado hacia la civilización significaría que los vehículos de motor en Morelia fueron vistos no únicamente como cuestiones de estatus, simbólicas y de trabajo, sino también como una cuestión civilizatoria; civilizatorio significa “la transformación a largo plazo de las coacciones externas en coacciones internas”, es decir, el proceso civilizatorio hace alusión al fenómeno de autocontrol, se trata del proceso que va del control externo al autocontrol de los impulsos y se manifiesta en las transformaciones en los hábitos, los comportamientos y los modales de las personas²⁴⁴, o sea, en las sociedades donde los vehículos se han vuelto una constante el autocontrol es la parte fundamental de las regulaciones de las prácticas correctas, ya que se demanda que los sujetos moderen las velocidades de sus máquinas, por ejemplo.

El autocontrol entonces es la forma en la cual se busca civilizar a la génesis moderna a los sujetos y sus actuares, pero también es una cuestión de poder. Por poder se entiende la capacidad de ejercer acción y/o posesión sobre la voluntad y la materialidad, que de hegemonía de transferir o enajenar ese poder para controlar a través de discursos (lenguaje, esquemas perceptivos, técnicas, valores, todos gobernados por códigos reguladores de ordenes empíricos bajo los cuales los hombres viven), indicando que verdad, saber y poder están íntimamente relacionados²⁴⁵, dicho de otra forma las relaciones de poder son planteadas para controlar el espacio social y el micro espacio de relaciones de sujetos, a través de normas e instituciones que los legitimen y den valor a ese poder y a esas relaciones, por ejemplo, el crear oficinas destinadas a la vigilancia del tránsito en la ciudad fueron una muestra clara del control sobre los vehículos, tanto de uso colectivo como de uso particular, haciendo que funcionaran en una lógica de operaciones a través de la vigilancia. Por lo tanto la sociedad moderna está pensada en un lógica de vigilancia y castigo para los que no estén obedeciendo las normas de conducta y/o realidad de esa vigilancia, pero lo hacen impulsando el autocontrol a través de la argumentación civilizatoria. Sobre esa lógica de operaciones habría que decir que son las que forman y

²⁴⁴ *Óp. Cit.*, Elias, Norbert, *El proceso de civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*, pp. 59-60.

²⁴⁵ *Óp. Cit.*, Ávila Fuenmayor, Francisco, “*El concepto de poder en Michel Foucault*”, revista *A parte Rei revista de filosofía* n° 53, Madrid, España, septiembre de 2007, pp.14-15.

regulan la realidad percibida, son las epistemes, “forman, un espacio uniforme en el que por lo común las cosas se distribuyen y se nombran, una multiplicidad de pequeños dominios grumosos y fragmentarios en la que innumerables semejanzas aglutinan las cosas en islotes discontinuos”²⁴⁶ formando sistemas imaginarios con lugares y cosas privilegiadas, la propia concepción de las cosas y los lugares, en los cuales los sujetos se perciben y se entienden a sí mismos. Es entonces a través del pensamiento (la episteme) que construimos un espacio en el cual hablar, nombrar, actuar y por supuesto pensar, formando así el “orden de las cosas”, el orden de los vehículos de motor.

Pues bien, las formas correctas de actuar a través de normatividades e instituciones han sido la constante de las sociedades modernas desde hace varios siglos, en Morelia durante todo el siglo XIX y anteriormente existieron reglamentaciones a caminos, a carretas y a formas de circulación (movimiento), pero desde comienzos del siglo XX con la puesta en escena de los vehículos de motor es que se crearían en la ciudad instituciones y reglamentos específicos para la vigilancia de las normas correctas de actuar e interactuar con las máquinas y entre sus sujetos en el espacio y lógica de la ciudad; me refiero a que desde 1908 se creó la oficina de Transito municipal y el primer reglamento para la conducción, si bien no enfocado exclusivamente a vehículos de motor²⁴⁷, si a normar sus prácticas de manera “correcta y civilizada”. El reglamento, que constaba de 3 capítulos, divididos en 99 artículos, fundamentalmente 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, que debían ser personas fidedignas, con cartas que lo comprobaran y mayores de edad y, los permisos los tramitaría la oficina de transito, 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;

²⁴⁶ Foucault, Michel, *Las palabras y las cosas*, S. XXI editores, Buenos Aires, 1968, P. 4.

²⁴⁷ Dicho reglamento, primero en su tipo contemplando vehículos de motor en Morelia y la creación de la oficialía de transito se mencionó en diversos medios impresos de la ciudad, como en: *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. Así como en *El Centinela*, tomo 16, número 24, 27 Diciembre 1908, P. 3.

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. Sobre sus usos para el teatro o los toros, el orden en que deberían llegar y por donde, entre otras cosas. Entonces, queda claro que el control del cuerpo era una base fundamental para la regulación de las normas, volviendo necesaria una categoría de edad para poder operar un vehículo, controlando así a los sujetos en el acceso y exceso de dichas máquinas.

El capítulo 2 de ese primer reglamento trataba sobre los coches de alquiler, decía que no se podría poner un coche a alquiler sin permiso especial de tránsito, 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 óptimas 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. El control y vigilancia del espacio también determinaba las prácticas correctas, sobre los lugares públicos donde se podía abordar y actuar máquinas.

Por último el capítulo 3, trataba especialmente “de los automóviles”, mencionaba que quien condujera vehículos de motor 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 sucesivo²⁴⁸. Entonces el autocontrol es apreciado como una de las características fundamentales de las formas correctas de actuar con los vehículos de motor desde que se insertaron en la sociedad moreliana, ya que el medir la velocidad, pero de manera civilizatoria porque con ello se supondría un orden y mejor control en base a la responsabilidad, era algo “necesario” para los vehículos y sus conductores y además algo sumamente vigilado, ya que el no respetar la velocidad conllevaba a castigos en formas de multas o cárcel, privación de espacio y corporalidad.

Pero al mismo tiempo resulta sugerente que el propio movimiento fuera normando, como ya se dijo siempre se ha hecho en las sociedades modernas pero desde el siglo XX con los vehículos de motor se ha vuelto más marcado al volverlos actores fundamentales de las ciudades para todo tipo de movilidad, colectiva, comercial y particular de recreo o cualquier tipo. El control sobre el cuerpo, los vehículos y sujetos, se volvió tangible desde esas reglamentaciones correctas de actuar en base a limitarlos a ciertos caminos, a ciertos sentidos de circulación (por la derecha) y moderando su velocidad; imponiendo así ritmos a la vida de la sociedad en su desplazamiento.

Sería para 1923 que se normarían específicamente para vehículos de motor las formas correctas de actuar, dicho reglamento contenía 17 artículos, con modificaciones a sus bases de principios de siglo, además se editó como manual para su fácil difusión, trataba fundamentalmente de lo siguiente: para comenzar se cancelaban todas las licencias

²⁴⁸ “Reglamento de coches y automóviles”, noviembre de 1908, AHMM, siglo XX, C-6, legajo 1, expediente 36

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 Morelia²⁴⁹. Este reglamento representó la consolidación de los automóviles en Morelia en un primer momento, 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

²⁴⁹ “Reglamento de tránsito de 1923”, en el manual de, Mier, Agustín, *Reglamento de tránsito*, en la biblioteca fondo siglo XX del AHMM.

estaba consolidándose de manera definitiva; por ejemplo, fue en este en que los límites de velocidad se marcaban de forma más precisa y que duraría por muchos años, 30 a 50 kilómetros por hora, así mismo se marcaba de forma reglamentaria el sentido de que se tenía que circular por la derecha de las calles y se debía dar vueltas en las esquinas de acuerdo a la orientación, por la derecha siempre de forma cerrada y por la izquierda de forma abierta. Mostrando nuevamente que el control era la forma de lógica permitida en las actuaciones de los vehículos y sus conductores y usuarios, sujetos a normas, de velocidad, de movimiento corporal, de edad y de espacios, vigilados constantemente por medio de castigos a quien no siguiera esos órdenes, con multas económicas y castigos de privación de espacio y movimiento.

Pasarían varias décadas para una revisión considerable a las formas correctas de actuar, específicamente para el año de 1956 sería que se formaría un nuevo reglamento, empero no quiere decir que no existieran modificaciones a los reglamentos anteriores, sólo que únicamente se constituían en reformas, con cambios poco significativos²⁵⁰; dicha reglamentación introduciría cuestiones como el “cuidado” a los peatones, el ordenamiento de los vehículos para las vías públicas (mencionadas en el documento las calles, avenidas, calzadas, plazas y paseos; donde se “moviera” el público). Era la primera ocasión en que se clasificaban los vehículos de forma sujeta a la funcionalidad, ya que sí bien el de 1923 reconocía a los de servicio público no los llamaba más que autocamiones pero sin especificar sus funciones. Los particulares eran vistos como los que vehículos que eran usados para el servicio de sus propios dueños y los públicos los que transportaban pasajeros a cambio de tarifas reguladas; además de que por primera vez se regulaban los vehículos de carga y construcción, teniendo especial énfasis en el cuidado a las pavimentaciones. Nuevamente entre las disposiciones básicas del reglamento es que se debían registrar los vehículos en la oficina de tránsito, para tener un control de manera probatoria a través de placar que “permitieran la circulación”, vigilando la edad y con pagos requisitorios para poder ejercer la facultad de movimiento permitido, además a los de servicio público se les adicionalmente para poder prestarlos, pero ya no de forma mensual, volviéndose así sujetos

²⁵⁰ “Reglamento de tránsito 1956”, extraído del Archivo Privado Cedeño. También referido en el *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, n°25, 6 de septiembre de 1956, pp. 32-51. Dicho reglamento derogaba a los anteriores, el de 1923 y a unas reformas hechas en 1940, que permitían la creación de cooperativas de servicio público en la ciudad; este nuevo extendía dichas facultades.

a la legitimidad que otorgaba la oficialidad; además, clasificaban a los propios sujetos en automovilistas, choferes y motociclistas; en ese momento existían ya corporativas bien establecidas que tenían un control hegemónico de la movilidad colectiva en la ciudad, con estrechas relaciones con la oficialidad.

Para el uso las regulaciones alentaban constantemente a la vigilancia propia, a la mesura en el uso, haciendo necesario por reglamento tener bocinas, luces, cinturones y demás aparatos de seguridad para que los conductores pudieran practicar la autoconciencia y avisar a otros conductores de su presencia en los caminos, para con ello disminuir accidentes y regular el flujo de movimiento en la ciudad; un ejemplo era que se marcaba que para dar vuelta en las esquinas de la ciudad no bastaría con marcar con las luces direccionales, sino que se tenía que sacar los brazos en dirección tal que indicara cual iba a ser el movimiento a seguir, a la izquierda si se iba a girar a la izquierda o hacia arriba (con el brazo doblado) si se iba a dar vuelta a la derecha, un claro ejemplo del control sobre el cuerpo de los sujetos para así marcar sus regulaciones de movimiento. Los de servicio público eran especialmente vigilados en la cuestión de la limpieza y la revisión mecánica, a la cual tenían que someterse por ley al menos dos veces al año.

Por primera vez se regulaba a peatones y usuarios, exhortando a que se transitara por las ceras de concreto, espacio destinado a su movilidad por ley a partir de ese momento, señalando que los cruzamientos se debían realizar las esquinas de dichas ceras, en los señalamientos pintados o rotulados por la oficialidad para dicho propósito, cuando el tránsito lo permitiera, marcando así la preferencia en cuanto a movilidad en Morelia, que ha sido una constante de privilegiar a los vehículos sobre los sujetos, confinándolos a espacios de movilidad reducidos en el flujo de la ciudad. Se prohibía por ley “tajantemente” jugar en las calles para los niños, para tener un control de los accidentes, pero también limitando la corporalidad de los propios en el espacio urbano, un orden. Se prohibía a los pasajeros usuarios del servicio público viajar en las salpicaderas de los vehículos o abordarlos mientras estuvieran en movimiento, además de que se les sometía a “obedecer” la convivencia interna de los vehículos, cuidando su comportamiento, tal como no realizar provocaciones al chofer, moderarse con los otros pasajeros en cuanto a lenguaje y no ensuciar el espacio, o serían desalojados.

Los aparatos vigilantes eran constantes y regulados también, volviéndose obligatorios de seguir si se quería conducir y desplazarse, tales como las señales de control de velocidad, de disminución de la misma, rótulos, inscripciones en el piso y, los propios agentes de tránsito, volviéndose vigilantes y castigadores del orden de movilidad urbana. Los colores marcaban signos también, en los rótulos usados por los agentes de tránsito se usaban el verde para indicar seguridad de movimiento (autorización para el flujo), el rojo para indicar imposibilidad y, el amarillo para indicar precaución, disminución en la velocidad, el frenado paulatino o el paso peatonal. Igualmente se utilizaban reguladamente silbatos de aviso, de tal forma que el sonido se convirtió en un regulador de movimiento.

Sobre el movimiento de los propios vehículos, nuevamente la cuestión de la moderación en la velocidad era fundamental, pero cambiando los patrones permitidos ahora con un máximo de 60 kilómetros por hora dentro de la ciudad, mostrando así que los ritmos de vida se iban acelerando en base a las prestaciones necesarias de interconexión de los vehículos de motor. El estacionarse se prohibía en espacios de tránsito para peatones y sobre todo sobre las ceras. Marcando que las esquinas de las calles eran las indicadas para la subida o bajada de pasajeros usuarios. Una cuestión fundamental es que se marcaba que las rutas de servicio público serían trazadas por las cooperativas en funcionalidad de la demanda de pasajeros, pero con la aprobación previa de la oficialía de tránsito, marcando así que si bien el control de movilidad era dictado en normas por dicha oficialía, la hegemonía en la movilidad colectiva la tenían las corporativas, que marcaban ritmos y movimientos, una constante en la historia urbana de Morelia, como otro ejemplo de ello es que desde el mencionado reglamento se facultaba a las cooperativas a tener el control de las tarifas, pero sujetos a la vigilancia y multas de tránsito si no se cumplía. Las multas por velocidad y desobediencia eran la pauta para el control, así como el arresto, tanto para particulares como para de servicio público.²⁵¹

Entonces, resulta evidente que el control del movimiento espacial y temporal (ya que se media de dicha forma el desplazamiento en los vehículos) era regulado a través de la vigilancia y el castigo, pero marcando ritmos de vida más intenso en cuanto a la cinética; ya

²⁵¹ Todos los datos relativos a las reglamentaciones de 1956 en: “Reglamento de tránsito 1956”, artículos 1-185, extraído del Archivo Privado Cedeño. También referido en el *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, n°25, 6 de septiembre de 1956, pp. 32-51

que las velocidades eran más aceptadas como necesarias, los vehículos por tanto se entenderían como una cuestión de primera necesidad, tanto particulares como públicos, a la par de las consideraciones de estatus que existían. Ese reglamento de 1956 marcaría un punto importante, ya que no se alterarían, más que en reformas, sus disposiciones durante prácticamente décadas.

Por su parte, (como ya se ha dicho en el capítulo 2) existieron también regulaciones internas de las propias cooperativas destinadas vigilar y regular el comportamiento de las prácticas y actuaciones de los choferes del servicio público. En 1971 se estableció una reglamentación de la Asociación de Auto Transportistas Michoacanos Hidalgo²⁵², primera en su tipo en la ciudad, marcando comportamientos aceptables, tales como el de estar constantemente limpios y bajo vigilancia de tal cuestión, tanto sujetos como unidades, moderando las prácticas del lenguaje, prohibiendo obscenidades percibidas. Pero fundamentalmente controlando el tiempo de desplazamiento, a través de relojes, cronómetros y “checadores”, sujetos encargados de medir el tiempo entre unidades del servicio público, para garantizar su fluidez constante, pero también para controlar el ingreso, de acuerdo al tiempo entre las unidades se controlaba la competencia por el pasaje, volviendo al transporte un ritmo de competencias entre los choferes para recoger al pasaje. Por supuesto estableciendo sanciones en base a salario o permisos de circulación para quienes no obedecieran. Este reglamento interno marcaría algunas constante en los ritmos de la movilidad colectiva, sobre las concepciones del tiempo como una constante que debía ser vigilada para la interconexión, pero imponiendo ritmos de movimiento a particulares también, ya que la circulación en la ciudad se volvería en base a la colectiva, haciendo que los automóviles siguieran las velocidades marcadas desde los públicos, sus ritmos.

Para el año de 1981 se ha mencionado que existió una estatización en el servicio público de Morelia (se pretendía para todo el estado, pero nunca se cristalizó), marcada con la resolutive de lo que se calificó como la “utopía” del control del transporte en la ciudad por parte de las autoridades municipales y estatales. Pues dicha estatización supuso

²⁵² “Reglamento interno de La Asociación Civil de Auto Transportistas Michoacanos Hidalgo”, en: Archivo Privado Cedeño, noviembre de 1971. Puede verse la imagen 2.8.

igualmente una regulación significativa de la movilidad colectiva de la urbe²⁵³, marcando que se haría cargo de ella la oficialía a través de la desintegración aparente de los antiguos grupos de poder y controlando las unidades ellos mismo, sujetándose a sus propios decretos de ley de movilidad, marcando como objetivo la satisfacción de la necesidad social de movilidad eficiente (una probatoria de su necesidad en el imaginario ya como un factor inmovible de sociedad moderna). Las regulaciones era claras en cuanto a la velocidad y a la autoconciencia en el cuidado de peatones, a la vigilancia de las señales y disposiciones de control al abordar los vehículos, pero se centraba fundamentalmente en la apropiación del espacio para control oficial, para así marcar que el control era efectivamente eso, un mecanismo de actuar regulado y de movilidad vigilada. Igualmente la posesión de vehículos constituyo una práctica regulada por medio del registro, pero desde 1981 se controlaría aun más por medio del establecimiento del pago de “tenencia”, el derecho a tener un vehículo, tanto privado como público²⁵⁴. El control de la velocidad era una práctica tan marcada que produciría que para fines de 1986 se implementaran en la ciudad por primera vez radares de control de velocidad por parte de los oficiales de tránsito²⁵⁵.

La institucionalización de las prácticas del conducir y convivir con vehículos fue muy marcada en la ciudad, valiéndose de reglamentaciones se regulaba la velocidad y los sentidos de desplazamiento. Los particulares estaban sujetos a los ritmos de movilidad del transporte público, ya que ellos imponían los tiempos y velocidades toleradas, marcando a la movilidad general y a los usuarios; institucionalizaron dicha movilidad colectiva desde la década de 1940 a través de cooperativas, validando y posibilitando la acción cinética con un orden y, para los años ochenta dicha institucionalización se vio cambiada de tal forma que se dio la estatización del servicio, volviendo no sólo una necesidad de movilidad ya totalmente percibida, ni las cuestiones de poder y hegemonía en cuanto a la movilidad y los beneficios que conllevara, sino que fue una transformación con miras a la verdadera popularización del servicio, en el sentido estricto, ya que se pretendía (al menos en el papel) que fuera semi gratuito, conectara eficientemente a todos los usuarios de la ciudad

²⁵³ La estatización se decretó de forma oficial y regulada, marcando el movimiento colectivo, a través de un ordenamiento y decreto que se publicó en el periódico oficial del Estado de Michoacán, n° 33, el día 15 de julio de 1981. El mismo aparecería en *La Voz de Michoacán* del 19 de agosto de 1981, pp. 1,6 y 19, bajo el título “decreto de estatización de transporte público”.

²⁵⁴ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 1 de enero de 1981, P. 1, bajo el título “La tenencia vehicular”.

²⁵⁵ *La Voz de Michoacán*, Morelia, 15 de octubre de 1986, P. 2, bajo el título “radares de velocidad”.

con sus realidades y disminuyera la influencia del sector público, que hasta ese momento imponía ritmos de movimiento, rutas y paralizaba la ciudad sin lo deseaban. Pero dicho “experimento” fracasó debido a varios factores, fundamentalmente a la falta de choferes calificados, de unidades adecuadas y de inversiones propias para capacitación, cosa que si tenían los viejos permisionarios, ya que aglutinaban simbólicamente el poder el transporte en ellos, la legitimidad y los medios económicos. Por tanto para 1987 la estatalización se revirtió, dando permiso a particulares nuevamente de dar el servicio, delegando la capacidad de validez en la movilidad, a través de las llamadas “concesiones” para autobuses y combis, volviendo a poner a los particulares a la merced de ritmos de esos sectores; sería para mediados de la década de 1990 que la organización estatal de transporte desaparecería definitivamente y en su lugar en 1994 fue creada la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán²⁵⁶, a través de un decreto oficial y con un reglamento interno, una nueva oficialización de las prácticas vehiculares en la ciudad.

Ofrecer a la sociedad el mejor servicio de movilidad posible, al menos era lo que se pretendía en ese reglamento de COCOTRA, que fue facultada para ejercer todo el control sobre el transporte público, sus rutas y reglamentos, pero también para la creación de un nuevo reglamento de tránsito de la ciudad, volviendo a marcar fuertemente la sujeción de los vehículos particulares a la esfera del actuar público, sus ritmos de movilidad y sus prácticas correctas, como la velocidad. La principal consigna del reglamento era también el vigilar el actuar de sus vehículos y sujetos, por medio de la policía de tránsito, las multas por excesos de velocidad y no respetar vías establecidas, además de vigilar a todos los concesionarios que habían formado grupos de poder nuevos en la movilidad colectiva, para tener un control de la oficialidad de tarifas, o las propia renovaciones o creaciones de concesiones serían decididas por dicho organismo. Además de controlar nuevamente los ritmos de tiempos a través de la medición de la velocidad, volviendo así el control un parte

²⁵⁶ Decreto en: *Diario Oficial del Estado de Michoacán*, 2 de junio de 1994, bajo el título “creación de la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán”. Aparecería publicado en *La Voz de Michoacán* el 11 de junio de 1994, P. 1, bajo el mismo título.

fundamental de la movilidad, que está vigilada contantemente, sujeta a normativas de velocidad y espacios propios para el desplazamiento.²⁵⁷

No sólo el autocontrol de velocidad, otras prácticas civilizatorias fueron la constante, como el establecimiento de sentidos de movilidad, tales como los semáforos, que si bien existían desde mediados de siglo fue con el plan de desarrollo urbano de Morelia de 1986 que se volviendo oficiales, un poco tardío en contraste con el resto de sociedades “modernas”. En cuanto a prácticas civilizadas se entiende que no únicamente propugnaban el autocontrol de la velocidad con la constante de la vigilancia y el castigo, sino que eran un medio de control directo de los cuerpos al regular de forma masiva la movilidad por medio de señalizaciones (de color, verde como valido, rojo como invalido y amarillo como precaución), con ello marcando también la movilidad de los peatones que ya no tenían que esperar en las esquinas a que fuera seguro el transito, sino que ahora esperarían el cambio de señales que les “permitiera” moverse, entonces reglas de convivencia para la movilidad se volvían civilizadas en cuanto a ritmos cinéticos señalizados; sin embargo, esa práctica no se volvería totalmente única en la ciudad, ya que los semáforos u otras señales se concentrarías en sectores bien establecidos, como el centro de la ciudad u otros de valorización comercial y de recreo, o en el periférico, pero en otros sectores se mantendrías otras tendencias en prácticas de movilidad. Cabe decirlo, que desde finales de los años noventa los semáforos de personas también se incorporaron en la ciudad, indicando a los transeúntes el momento de cruce valido (por medio de representaciones animadas por luz de personas caminando), sin embargo su uso se limitó exclusivamente al centro de la ciudad, a la avenida principal prácticamente.

El reglamento de tránsito que finalmente crearía la institucionalidad de la comisión de transporte y en acuerdo con los concesionarios, sería hasta el año 2002, siendo nuevamente la seguridad a través de la vigilancia y la normativa de movilidad la constante, con multas economías y castigos de cárcel por incumplimientos e injerencias. Se valorizaba a la vía pública como todo espacio terrestre de uso común delimitado por las propiedades privadas y destinado a la movilidad de peatones y vehículos; además se le otorgaba

²⁵⁷ “Reglamento interno de la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán” en: *Diario Oficial del Estado de Michoacán*, 2 de junio de 1994. Contenía 18 artículos, principalmente dirigidos a la estructura de la organización y a sus facultades de poder y hegemonía sobre el sector transporte.

preferencia en la movilidad a los peatones para garantizar su seguridad, por ejemplo en un cruce de calle el peatón debía pasar primero, de forma civilizada el vehículo debía detenerse para permitirle el paso, marcado además ya por ley por semáforos y cruces pintados (además se estipulaba que los menores y las personas de avanzada edad contarían incluso con más preferencia); pero los restringían en su movilidad en caminos donde “estorbaran” el tránsito vehicular. Programas de educación vial serían una condición para conductores tanto públicos como particulares, invitándolos a disminuir la velocidad en aéreas escolares o espacios de aglomeración de transeúntes; una forma de educación como mecanismo para la institucionalización de prácticas correctas, por ejemplo en las escuelas de todos los niveles de la ciudad se deban dichos seminarios de capacitación vial, educando desde niños a mirar en ambos sentidos de calle para cruzar, o de respetar las señales por ejemplo. La edad era nuevamente una de las condiciones oficiales de control en la práctica vehicular, de tal manera que se volvió prácticamente un rito en las sociedades occidentales modernas el conseguir el permiso de conducir válido a la edad de madurez (marcada aquí como de 18 años, pero en otros lados varía hasta los 21), donde los niños que la conseguían pasaba a ser adultos dentro de ese círculo de percepción de las sociedades con una valorización muy fuerte hacia los vehículos.

La velocidad tolerada paso a ser de 30 kilómetros en espacios escolares o de circulación peatonal a 80 kilómetros en vías rápidas de comunicación, como el periférico (libramiento), denotando así que los ritmos en la vida cotidiana exigían una movilidad más veloz, siendo considerados ya los vehículos como el medio por excelencia y “necesidad” para la movilidad en general. Una cuestión interesante es la reglamentación por ley del “uno en uno”, una práctica que se difundió desde la década de los noventa y que se volvería una forma “civilizada” de movilidad vehicular, una regla de etiqueta en el actuar, ya que el tránsito debía ser en un orden de movimiento, primero pasando un vehículos (fuese particular o público) y en seguida inmediatamente otro del carril de flujo contrario, para con ello dar mayor salida a las congestiones viales y como regla general de convivencia de “ser civilizados” y ordenados; en las esquinas de las calles de la ciudad se establecieron desde ese momento del reglamento letreros de “uno en uno” como medida civilizatoria de autocontrol en la movilidad, para garantizar un orden en cuanto a cinética urbana (dicha cuestión se abordará más ampliamente en el apartado posterior). Por otro lado, era la

primera vez con esa reglamento de 2002 que se normaban a las bicicletas, reconociéndolas como una vía alterna de movilidad “correcta”.²⁵⁸

En fin las normativas de las prácticas correctas de vehículos de motor en Morelia se desarrollaron a lo largo del siglo XX como en otras partes de la modernidad occidental, con una ciudad pensada para el orden y la operatividad, marcada por rutas que la interconectarán y con espacios de convivencia compartidos a manera de escenario, donde la vigilancia constante mantenía mecanizados a los sujetos en su actuar, para garantizar un orden y funcionamiento. Los actores de los sujetos y sus vehículos eran fundamentalmente enfocados hacia la productividad, de cualquier tipo, en base al control y autocontrol, como la circulación por la derecha en el sentido de las calles, una práctica muy difundida y obligada desde la introducción de los vehículos; el cruce en ciertos lugares establecidos (las esquinas, luego los semáforos) para los sujetos transeúntes; la propia designación de actores a través de normativas en la distinción de sus funciones; aunque se contemplaban los recreos y paseos, las prácticas normadas invitaban siempre a la moderación de movilidad, ya que los marginaba a espacios definidos (las rutas de transporte, las calles pavimentadas) entonces la conducción era más bien percibida desde el punto de vista de la oficialidad como una necesidad para conectarse con el trabajo, de tal forma que regulaban el conducir para que fuese ordenadamente, sin que se pudiera arrebatar a otros sobre la marcha, vigilando las agresividades entre conductores y peatones, como groserías, peleas y demás que afectaran la circulación, la movilidad de la ciudad que la hacía productiva; por supuesto que en cuestiones de muerte por causa de un vehículo, fuese por choque o atropellamiento, existieron normativas penales desde comienzos del siglo y modificándose a lo largo de este para distinguir los accidentes de los culposos, marcando a la ebriedad como una práctica no tolerada e inmoral para la conducción de cualquier tipo (en los reglamentos de 1956 y sobre todo en las reformas posteriores se haría constante el castigar con cárcel a los victimarios de atropellos y accidentes, pero diferenciando los casos, de acuerdo a la velocidad y condición del conductor), así mismo la práctica del conducir debía hacerse en condiciones óptimas, no estar cansado o desvelado.

²⁵⁸ Datos del reglamento de 2002 en: “Reglamento de la ley de tránsito y vialidad del Estado de Michoacán”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, n° 26, 30 septiembre 2002. Contenía 101 artículos. La última reforma se haría en 14 marzo de 2007, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, relativa a más controles de velocidad.

La velocidad fue la práctica más regulada por la oficialidad en cuanto a desplazamiento, vigilando constantemente, pero que cambió en la ciudad de acuerdo al ritmo de su crecimiento poblacional y desarrollo como ciudad de servicios (como el educacional por ejemplo) que requeriría de un sistema de interconexión más rápido paulatinamente; la velocidad paso a formar ritmos, mismo que se convirtieron en las prácticas de desplazamiento y movilidad de toda la sociedad, pero siempre sujetos al autocontrol y con medidas para la fluides de los ritmos, como semáforos, topes (reductores de velocidad) y oficiales que castigaban por medio de multas económicas o privación de la máquina para la movilidad. En fin, las prácticas correctas no pasaron de ser muy diversas al resto de la modernidad donde los vehículos de motor eran parte del paradigma, la única particularidad más marcada fue la sujeción que tenía (y tiene) el transporte privado en cuanto al público, ya que a través de las reglamentaciones se apreciaba que las instituciones de movilidad colectiva fueron las que decidieron las rutas (en función de la asociación productiva de la ciudad con los sujetos de la misma, nombrándolas con sufijos significativos de los lugares), obligando a los particulares a moverse por las rutas, sentidos y velocidades que los hicieran los públicos, además de que desde la década de 1970 con la implementación de mecanismos de control de tiempo los ritmos de vida se terminaron en base a esas mediciones, ya que el flujo vehicular y la interconexión de los sujetos con sus realidad se vio controlada por el tiempo normado para hacer un trayecto en la ciudad por parte de los vehículos de movilidad colectiva, marcando la práctica de movilidad de sujetos no sólo como algo espacial, sino como algo fundamentalmente temporal.

El control de la corporalidad era la constante en cuanto a las prácticas y maneras de conducir, controlando y midiendo el desplazamiento de sujetos en base a instituciones que legitimaran con poder de control, mismo que se estableció por parte de las hegemonías locales por medio de la oficialidad (este poder se ejerce más que se posee, que no es el "privilegio" adquirido o conservado de la clase dominante, sino el efecto de conjunto de sus posiciones estratégicas, efecto que manifiesta y a veces acompaña la posición de aquellos que son dominados²⁵⁹). Entonces el cuerpo fue controlado en una microfísica del poder, de las relaciones, marcándole prácticas permitidas de movilidad pero confinadas a espacios, a banquetas para los peatones y a calles pavimentadas para los vehículos, a paradas para

²⁵⁹ *Óp. Cit.*, Foucault, Michel, “*Vigilary castigar. Nacimiento de la prisión*”, 2002, P. 27.

abordar vehículos públicos y a no desobedecer el orden de movilidad, que era ordenado en un flujo de ritmos; volviendo así a la ciudad en una verdadera máquina en la cual todos sus componentes debían funcionar con medición y eficiencia, para la “buena convivencia”, ya que se controla su humanidad a fin de cuentas por medio de su cuerpo móvil. Ese control y autocontrol civilizado eran siempre formulados en una operatividad de castigos para quien no se sujetara a las reglas correctas de movilidad, volviendo a ser el cuerpo el personaje principal, castigando con la inmovilidad al suspender la capacidad de tránsito vehicular, o la reclusión penitenciaria de disciplinamiento por excesos de velocidad, por conducir en condiciones no toleradas (como la ebriedad), o bien por medio de multas económicas como base previa al castigo corporal de impedir la movilidad²⁶⁰.

En fin, en el apartado posterior de verá que dichas prácticas toleradas y controladas de velocidad de condición y de movilidad por ritmos fijos (los temporales en base a los públicos) se encontraban en constante flexibilidad interpretativa, adaptándose a cuestiones más diversas que la sujeción y el control eficiente de la operatividad de la ciudad, incluso más que a la propia interconexión con la realidad del trabajo y el hogar; más bien enfocados a las resistencias y a las múltiples formas de actuar en los distintos escenario que eran la representación de Morelia, a la verdadera “convivencia”.

4.3 Las prácticas no correctas. La circulación en Morelia con los vehículos de automotor.

Las prácticas sociales como una concepción de comportamientos urbanísticos funcionales y enmarcados dentro de una dinámica de orden y control sin duda han sido la constante a la hora de hablar de prácticas tecnológicas, ya que se ha apremiado a los usos y concepciones encaminados a representar cuestiones vigilancia; el caso de la conducción de vehículos de motor es un claro ejemplo de ello, ya que el moderar y controlar la velocidad ha sido siempre la constante en la práctica del manejo, para hacerlo de forma “civilizada”, además de para regular el uso social del espacio. Sin embargo con ello no quiere decir que todas las

²⁶⁰ *Ibidem.*, pp. 90-96.

prácticas, “las acciones en las cuales el sujeto está inmerso en su momento”²⁶¹, sean actuadas y entendidas como cuestiones de organización únicamente, ya que en la cotidianidad las formas de actuar están en función de tácticas y estrategias que den un sentido más significativo y funcional para los sujetos. En ese sentido se entiende a las prácticas como los modos de hacer, los esquemas de operaciones y manipulaciones técnicas y, por lo tanto la realidad está constituida por acciones escondidas, no obvias, en las prácticas de la cotidianidad, para así permitirles a los sujetos actores funcionar de maneras en que ellos tengan rangos de acción dentro de los sistemas construidos de control y vigilancia, transgrediendo las acciones “correctas” en el funcionamiento real. La astucia por la cual los sujetos, actores sociales, resisten los mecanismos de disciplinamiento son un punto focal a tener en cuenta para considerar que las prácticas sociales existen en la cotidianidad como formas de actuación, de adecuación y mascarar, para el beneficio de los “dominados”²⁶².

Entonces, por un lado están las prácticas correctas de conducción, construidas desde arriba y encaminadas a la vigilancia panóptica con mecanismos de control, como en la velocidad en la fijación de espacios (camino de concreto por ejemplo, o paradas de transporte público) y, por otro están las prácticas ocultas, pero en la cotidianidad, lo que las vuelve las actuaciones predominantes por parte de los sujetos, construidas desde abajo. En los sistemas de dominación es imperante entender que existen discursos construidos por lo poderosos y formados como prácticas correctas, porque se perciben como tal y, los discursos de los desposeídos, de los sujetos ajenos al poder que forman sus propios significados de las prácticas y las legitiman en la cotidianidad, pero de forma oculta, actuando de acuerdo a la ocasión, lo cual constituye sin lugar a dudas una “resistencia” a las formas de percepción y actuación “correctas” de la realidad en función de otras concepciones pensadas de forma táctica por parte de los sujetos para funcionar en la realidad de forma benéfica o funcional para ellos mismos²⁶³.

²⁶¹ Pasqui, Gabriele, *Progetto, governo, società. Ripensare le politiche urbane*, Franco Angeli edit., Milán, Italia, 2005, P. 33.

²⁶² Véase: De Certeau, Michel, *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*, Universidad Iberoamericana, 1º edición en español, México, 2000, pp. 6-10.

²⁶³ Véase: Óp. Cit., Scott, James, *Los dominados y el arte de la resistencia*, 2000, pp. 26-27.

En ese sentido debe considerarse entonces que la realidad de las actuaciones de conducción y comportamientos en torno a los vehículos de motor en Morelia durante el siglo XX, tanto para particulares como para públicos, fue pensada desde mecanismos de control y vigilancia para regular las prácticas, por medio de reglamentos y tecnologías de poder, como castigos, fundamentalmente construidas como estrategias. Las estrategias son acciones que, gracias al postulado de un lugar del poder (la posesión de un espacio propio), elaboran lugares teóricos (sistemas y discursos desde arriba), capaces de articular un conjunto de lugares físicos en los cuales las fuerzas están distribuidas; éstas combinan estos tres tipos de lugares, y aspiran a controlarlos unos a través de los otros; entonces privilegian las relaciones espaciales, o por los menos se esfuerzan en reconducir al espacio las relaciones temporales a través de la atribución analítica de un lugar propio a cada elemento particular y de la organización combinatoria de los movimientos específicos de algunas unidades o conjunto de unidad”²⁶⁴. Por lo tanto el comportamiento “correcto” con los vehículos de motor se ha construido como una estrategia de los diferentes espacios de poder en la ciudad para mantener regulado el movimiento de los sujetos en la lógica de operación de las ciudades modernas y, como ya se ha dicho, dichos comportamientos y actuaciones correctas están enfocadas al control de la velocidad, aludiendo al autocontrol civilizatorio, a la sujeción a caminos válidos y a reglamentos, con agentes de vigilancia impuestos. Pero también resulta fundamental entender que las prácticas también son constituidas desde abajo, desde los sectores que no tienen espacios legítimos de poder en los cuales formar estrategias y por lo tanto se resisten a las concepciones correctas con discursos ocultos, con formas de actuar distintas y construidas para formarse un espacio de actuación dentro de la legitimidad pero sin ser parte de ella, una resistencia producto de la significación diferente a los objetos. Ello se hace a través de tácticas, que a diferencia de las estrategias, tiene por punto focal el tiempo ya que usan las ocasiones como forma de actuación para formarse espacios de operación propios, prácticas y significados propios en los cuales ellos pueden aprovechar el sistema para hacerlo funcional de acuerdo a sus realidades. “Entiendo por ,táctica“ un cálculo que no tiene una base propia, y ni frontera que distingue el otro como una totalidad visible. La táctica tiene como lugar solamente el de los otros. Se insinúa de manera fragmentada, sin tomarlo en su entereza, sin poder tenerlo distanciado. No tiene una

²⁶⁴ *Óp. Cit.*, De Certeau, Michel, *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*, P. 75.

base sobre la cual capitalizar sus ventajas, prepararse para expandirse y garantizar una independencia en relación a las circunstancias. El „propio“ es una victoria del lugar sobre el tiempo. Al contrario, gracias a su no lugar, la táctica depende del tiempo, pronta para „coger al vuelo“ posibles ventajas. Pero lo que gana no lo capitaliza. Tiene que jugar en continuación con los eventos para transformarlos en ocasiones”²⁶⁵. La ciudad, el espacio urbano, es un claro ejemplo en donde las prácticas entendidas como estrategias y tácticas resultan evidentes y, más aun en la forma de actuación de los conductores que regulan en movimiento de la misma y forman realidades espaciales y temporales.

Nuevamente habría que considerar que el comportamiento humano puede ser interpretado a partir del comportamiento en situaciones dadas, por ejemplo en una ceremonia o en un rito. Las cortesías por lo tanto juegan un papel central en la representación de los códigos sociales, y por lo tanto todo comportamiento debe ser entendido como una “etiqueta” social, en el sentido en el que esa etiqueta es una acción en base al control y al autocontrol que suscriben las situaciones humanas, en otras palabras los comportamientos razonados de acuerdo a los contextos son expresados a través de etiquetas. Las ceremonias (entendidas como actuaciones tácticas) son una forma de observar esas funciones simbólicas de los signos, en especial de las de los comportamientos de etiqueta. Dentro de este aspecto también los ritos, inclusive los considerados cotidianos (como los saludos, o los modales en la mesa, por ejemplo), muestran las conductas de comportamiento a través de etiquetas, como las diferenciadoras, o como los códigos no verbales expresar sentido de unidad. Las tácticas forman parte determinante de la elección en las etiquetas, expresadas directamente en acciones o gestos (por ejemplo), y por lo tanto también las estrategias, ya que es desde ellas que un grupo impone comportamientos e etiqueta²⁶⁶. Por lo tanto las prácticas son entendidas como actuaciones de comportamiento en función de las ocasiones, a manera de tácticas por parte de los sujetos de los grupos ajenos al poder y actuadas en la cotidianidad, en la cual se representan diversos roles y etiquetas de comportamiento para ajustarse a las prácticas correctas con actuaciones ocultas que les den espacios de acción.

²⁶⁵ *Ibidem*, pp. 14-15.

²⁶⁶ *Óp. Cit.*, Civ*Jan, T. V., *Semiótica del comportamiento humano en situaciones dadas (principio y fin de las ceremonias, fórmulas y cortesías)*, pp. 173-180.

Ahora bien, en cuanto a las propias prácticas morelianas en torno a los vehículos de motor, debe entenderse que están se formaron estratégicamente desde inicios del siglo XX tanto para los particulares como para los de uso público, para estar sujetos a maneras comportamiento en cuanto al control de la acción y la velocidad a la designación de caminos y de ritmos, vigilados constantemente por instituciones que se formaron específicamente para tal propósito, como las oficinas de Tránsito Municipal, que desde 1908 (cuando se creó) se encargó de la regulación de todo tipo de actuación motora en Morelia, o a las corporaciones de transporte público que regularon a sus miembros desde mediados de siglo y, con ello impusieron espacios y prácticas correctas a particulares también, al marcarles ritmos de movimientos. Pero al mismo tiempo durante el siglo XX las prácticas no correctas, o cotidianas, de los grupos ajenos al poder, como los choferes que directamente son actores de sus máquinas (dejando de lado a las organizaciones civiles) han funcionado en la ciudad para formarse espacios de representación y acción, así como significados de los vehículos; esto entendiéndolo que tanto particulares como públicos comparten el escenario de actuación que es la ciudad. Así pues comenzaré con ejemplos de esas actuaciones desde abajo, ocultas bajo etiquetas de comportamiento y tácticas, que son las prácticas cotidianas en torno a los vehículos de motor en Morelia.

Durante las primeras décadas los significados estuvieron sujetos a las prácticas de las élites de usar a los vehículos de motor como medios de diversión y de diferenciación social, a manera de jerarquización, por lo tanto las prácticas también estuvieron ligadas a las cuestiones de control y de autocontrol de la velocidad, sin embargo constantemente existieron valorizaciones distintas de los aparatos tecnológico. La fijación a las calles es una de las cuestiones más fundamentales a la hora de conducir correctamente, como también lo es la cantidad de pasajeros, sin embargo constantemente los excesos de velocidad producían accidentes, por la pérdida de control de los vehículos, asimismo los ocupantes de los mismos excedían la capacidad permitida en las unidades, por ejemplo hasta los años treinta en los vehículos de servicio público se permitían de ocho a diez personas, ya que la capacidad para dichas máquinas no era amplia, recordando que los vehículos públicos durante varias décadas no fueron sino adaptaciones de los particulares, contruidos con madera (véase imagen 3.1), pero los pasajeros pocas veces en la práctica cotidiana obedecían la condición de ocupación en los coches, ya que para adaptarse a las

situaciones económicas los choferes llevaban el mayor número de pasajeros posibles, bien fuese en los asientos o de pie, no importando las normas de seguridad, igualmente los pasajeros lo harían de tal forma debido a la concepción sobre el tiempo que se construyó en torno a los vehículos, como conectores de la realidad, haciendo que al abordar un vehículo, sin importar lo lleno que estuviera, se le ganaba al tiempo; esto a modo de táctica para acortar los desplazamientos por parte de los grupos de usuarios.

Los accidentes fueron una constante, marcando que en la práctica común de conducción el respeto a los límites de velocidad no era algo tangible, sino algo que se transgredía constantemente. A decir verdad las propias valorizaciones de los vehículos, como signos de libertad, individualidad y poder, eran una de las causas por las cuales las percepciones de seguridad no eran vistas como normas inflexibles. Por ejemplo, en una nota periodística de mediados del siglo se hacía la consigna de “que se les obligue a manejar moderadamente”²⁶⁷, una muestra de que en la ciudad el respeto por los signos de tránsito era prácticamente nula, además poniendo énfasis en la propia falta de señalizaciones de prevención (no existieron semáforos sino hasta la década de los ochenta), y de que los automóviles se estacionaban donde querían, sin respetar los lugares para hacerlo (se tenía por ley marcado que no se permitía en banquetas) y, por lo tanto y por tantos “excesos de velocidad” se debía obligar a los conductores a moderarse; a los de servicio público se les hacía la queja de no respetar los lugares de paradas, para que los usuarios abordaran, más bien se les refería como irresponsables y que paraban donde fuera. Dicha nota apareció como consigna debido al atropello de una “viejecita” en la calle principal de la ciudad, lo cual levanto las alarmas. Además es necesario mencionar que como se dijo en el primer apartado de este capítulo, las condiciones espaciales de la ciudad se caracterizan por su estrechez en las calles, durante prácticamente todo el siglo XX han sido las mismas en el centro de la urbe y sería hasta fines de los años ochenta en que se realizarían políticas de descentralización de la movilidad; por lo tanto con las calles pequeñas el movimiento era lento, lo cual implicaba que los ritmos temporales marcados por el sector público eran necesarios y, que generaría prácticas de convivencia, como el

²⁶⁷ Nota en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 21 de enero de 1950, P. 1. Bajo el título “Que se les obligue a manejar moderadamente”

estacionarse donde se pudiera, incluso en las banquetas; además de otras como la del “uno en uno” que se mencionará más adelante.

Igualmente referencias hacía los choferes eran constantes, argumentando que en la práctica cotidiana se conducían de forma “irrespetuosa” y que eran unos “léperos y majaderos”²⁶⁸, que usaban sus unidades para trabajar, pero de forma violenta, sin respeto por las familias o por las “señoritas decentes”, sintiéndose “muy machos” al exceder la velocidad o propinar insultos constantes con los claxon. Dichas muestra de comportamiento en realidad no son más que una muestra de las actuaciones y adecuaciones de esos conductores en la práctica del manejo, ya que como se ha dicho estas son una adaptación de resistencia a las convenciones correctas, por ejemplo el conducir en exceso de velocidad ciertamente es una cuestiones que violentaba (y violenta) la seguridad, pero es una táctica por parte de los choferes para cumplir con los requisitos de tiempo impuestos por las organizaciones de transporte público en Morelia, que los han obligado a estar sujetos a tiempos para los recorridos, imponiéndoles los salarios de tal forma que mientras más rápido fuesen más ganarían, por lo tanto es una simple táctica; complementaria a la de ahorro de tiempo por parte de los particulares que excedían la velocidad, ya que sus autos eran signo de eso, libertad.

De hecho a los jóvenes que incurrían en la percepciones de los vehículos como signos de libertad y velocidad, estatus y poder, se les referenciaba constantemente como muestras de las prácticas cotidianas. Llamándolos “rebeldes sin causa”²⁶⁹ se hacía énfasis en que en la realidad los excesos de velocidad no sólo eran constantes sino comunes, ya que usaba a los vehículos como “juguetes” de lujo para reafirmar condiciones sociales de posición, pero al mismo tiempo se les usaba como un objeto de galanteo, una adecuación táctica de los aparatos para ser usados de forma simbólica para construirse un espacio de galanteo, un tiempo de conquista usando un objeto aprovechando las ocasiones, que era cuando los padres no supervisaban o en horas no “correctas” de la noche, por lo tanto se les denominaba rebeldes (transgresores), construían un espacio de acción y poder propio por

²⁶⁸ Nota periodística en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 4 de febrero de 1950, P. 4. Bajo el título “Choferes léperos y majaderos”.

²⁶⁹ Nota periodística en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 3 de julio de 1960, P. 16. Bajo el título “Rebeldes sin causa”.

parte de los jóvenes, aludiendo la vigilancia de tránsito e incluso la familiar, el control por lo tanto, para crearse ocasiones de acción en los vehículos que les dieran esa libertad y libertinaje signos de los choches. Existía desde mediados de siglo el lema “usted puede hacer lo que quiera que al fin y al cabo nadie le dice nada”²⁷⁰, sección escrita como crítica a lo percibido como negativo en la sociedad moreliana y, por supuesto, constantemente se hacían referencias a los jóvenes que incurrían en excesos de velocidad, que por lo tanto eran un “peligro”, o a los choferes y sus maneras de trabajar en un aparente desorden.

Una de las cuestiones de actuación común es que los choferes de servicio público negaran el mismo, por reglamento no debían negarlo, pero lo hacían tratándose de personas que en su propia percepción representaran un peligro para ellos o sus unidades, como los ebrios, ya que podían ser peligrosos para los pasajeros al violentarlos, o para los propios choferes al querer viajar gratis o dañar las unidades por “pleitos”; o el caso de los indigentes, que “molestaban” a los pasajeros con “aspecto y su olor”, volviendo “incomodo” el viajar así; pero que la oficialidad veía como una transgresión, ya que en la ciudad no se debía negar el movimiento a sus sujetos y, por lo tanto imponían multas a los choferes que se sorprendía negando abiertamente el servicio²⁷¹. Empero, como se ha dicho era una táctica de adecuación para la protección de su trabajo y, por parte de los pasajeros era la exclusión de ese universo de movilidad y conexión con la realidad de los sujetos “indeseables”.

Como una referencia al respecto de la velocidad y su exceso en la práctica habría que decir que para 1980 en Morelia hubo 50 muertos y 298 heridos en accidentes relacionados a los vehículos de motor, siendo una de las causas principales la ebriedad²⁷². De hecho existían la asociación del alcohol con los accidentes de velocidad de forma tan marcada que era constante su mención en la prensa local, a continuación la imagen 4.2:

²⁷⁰ Nota periodística en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 1 de julio de 1960, P. 6. Bajo el título “Usted puede hacer lo que quiera que al fin y al cabo nadie le dice nada”.

²⁷¹ Nota periodística en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 10 enero de 1981, P. 16. Bajo el título “Sanciones a choferes que se niegan a dar el servicio”.

²⁷² Nota periodística en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 20 enero de 1981, P. 20. Bajo el título “Octogenario muere atropellado por auto fantasma”.



Imagen 4.2: publicidad contra la conducción en estado de ebriedad en Morelia, signo de que la práctica de control de la rapidez y la operación de vehículos era transgredida constantemente, a favor de la libertad como signo de los vehículos y la diversión ligada a la bebida. En: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 27 de febrero de 1981, P. 20.

La imagen era una muestra clara de que en la realidad actuada los conductores frecuentemente se encontraban bajo el influjo del alcohol, como un catalizador socialmente construido en torno a la diversión, asociándolo a los vehículos a los conceptos de libertad, de que tanto alarde se hacía sobre ellos, pero también a los de seguridad, volviéndolos medios de transgresión que ponían en un peligro constante y mortal las vidas de los conductores y de los ciudadanos. Por lo tanto se vigilaba incesantemente esa conducta.

Otra cuestión que era de práctica común en Morelia es que debido a las protestas se tomaba a los vehículos como medio de ello, pero no únicamente paralizando la movilidad, sino que por ejemplo, los estudiantes de diversos niveles en la localidad “secuestraban” camiones o combis para usarlos de barricadas de sus propósitos y para paralizar a la ciudadanía, en pro de sus acciones²⁷³. Por tal motivo en la práctica los vehículos eran también medios de transgresión al poder.

Los problemas al usuario eran también una cuestión de cotidianidad, ya que por las prácticas en los excesos de velocidad las quejas a la seguridad eran constantes; además de que para los años ochenta el sector de servicio público pasaba por una etapa de

²⁷³ Nota periodística en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 7 de octubre de 1981, P. 2. Bajo el título “Protestas conmemorativas al 2 de octubre del 68”. En ese caso estudiantes de nivel profesional de la ciudad usaron a los vehículos como signos de transgresión.

transformación y de conflicto y, se hacían quejas constantes al estado de poca higiene de los choferes, que conducían “jugando carreritas” y que les preocupaba poco el peatón, al no darles el paso en la calles, al no detenerse totalmente al cruce de ellos y al expresarle groserías constantemente con los claxon²⁷⁴.

En la práctica también los propios “vigilantes” de la movilidad urbana en automotores incurrieron en transgresiones, ya que por ejemplo existían constantemente quejas de que los oficiales de tránsito en Morelia exigían sobornos a cambio de evitar las multas para los conductores que no siguieran las normas. Como ejemplo la siguiente imagen 4.3, de la representación exaltada de la ironía que era que los que vigilaba rompieran las normas:



Imagen 4.3: muestra caricaturesca de la práctica del soborno, realizada por los agentes de tránsito constantemente, como táctica para formarse condiciones económicas benéficas para ellos mismos, al mismo tiempo que como táctica de los conductores de evadir “amistosamente” las multas y castigos pro trasgredir límites de velocidad o espacios tolerados de acción, o bien cualquier conducta “incorrecta”. Imagen en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 16 de enero de 1981, P. 16.

En caricatura se expresan los sentidos de la responsabilidad flexible de acuerdo a la ocasión, que como se dijo en la constante en las prácticas cotidianas, las actuaciones en este caso era las de usar como estrategia el soborno para evadir las penalidades por parte de los

²⁷⁴ Nota periodística en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 14 de septiembre de 1986, P. 17. Bajo el título “El servicio urbano causa verdaderas molestias a los peatones y a los usuarios”

conductores y, de la de formarse un espacio y tiempo de acción benéfico en cuanto a condición económica por parte de los agentes de tránsito. Una cuestión que persiste como mecanismo de acción.

La violencia simbólica era otra cuestión de uso común en la ciudad, que transgredía las normas de convivencia “civilizada”, ya que frecuentemente los conductores de servicio público agredían a los peatones o a los conductores particulares y viceversa, como medio de presión social para el desplazamiento veloz. Entonces, el sonar el claxon de forma poco grata o constante era percibido como una muestra de violencia simbólica, lo que en muchos casos generaba violencia real, al provocar confortamientos corporales entre los conductores o choques de las máquinas. Por ejemplo durante la década de los ochenta se “temía la violencia entre los conductores” por el momento de transformación que estaba sufriendo el sector público y que les ocasionaba “muchos pleitos” con otros conductores, llegando a veces hasta los golpes²⁷⁵. Sin mencionar que al momento de la conducción actos como el cruce entre unidades a manera de percepción negativa, podía ser efecto de violencia instantánea.

Igualmente como se ha mencionado existían programas de revisión vehicular, para vigilar las condiciones de vehículos particulares y públicos como en la cuestión de la seguridad mecánica. Sin embargo era común que se evadiera la vigilancia, con el simple hecho de no presentarse a ella, por ejemplo los choferes de servicio público tenían que hacerlo al menos una vez al año, pero pocos se presentaban²⁷⁶.

Como se ha dicho, los usuarios de servicio público tenían comportamientos de tácticas a la hora de abordar y transportarse en los vehículos. Se valían de “empujones y jalneos” para formarse un espacio dentro de las unidades y poder trasladarse de un lugar a otro²⁷⁷. Empero, las prácticas de comportamiento también eran de etiqueta, en la imagen 3.6 del capítulo anterior se muestra la constitución física de una unidad de transporte público por dentro, tanto en camiones antiguos (ahora ya no) como en combis (imperantes

²⁷⁵ Nota periodística en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 24 de enero de 1987, P. 5. Bajo el título “Violencia entre los choferes”.

²⁷⁶ Nota periodística en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 20 de febrero de 1987, P. 3. Bajo el título “Rehúyen a la revisión”.

²⁷⁷ Nota periodística en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 2 de marzo de 1987, P. 26. Bajo el título “Bajo empujones y jalneos funciona el transporte urbano”.

en Morelia), imperando la representación de estreches en el trato, la corporalidad no era un impedimento a la hora de la interacción de movilidad urbana (en otras ciudades el contacto físico entre personas se evita, al menos de forma directa, en Morelia no). La “familiaridad” en el trato a la hora de convivir dentro de una unidad de servicio público es la constante el transporte moreliano, ya que los sujetos reconocen a la otredad, conviven con los otros compartiendo el espacio de movimiento y se reconocen con un saludos de entrada al abordar los vehículos (buenas tardes, o días), así como con uno de despedida (gracias, reconociendo la labor del chofer) al bajar de ellos; al mismo tiempo que la forma de pedir la bajada que es de forma verbal (en la última década ha sido ya por medio de bonotes de notificación) que se hacía con anticipación a la parada y en voz alta para que se pudiera escuchar perfectamente. La estructura circular, cerrada, de las unidades de servicio propugnan la convivencia de frente, donde se escuchan las conversaciones de los otros, pero al mismo tiempo se interactúa con ellos, ya que es común que el pago se pase de mano en mano entre los sujetos del vehículo para hacerlo llegar al chofer, con reglas de cortesías claras en la convivencia, además de que se “ayuda” a los otros cargando las pertenencias de los que “les toca” parados, o se ceden los asientos a favor de personas específicas, como ancianos, niños o madres (igualmente se sede el asiento a jóvenes mujeres como táctica de galanteo al interior del vehículo por parte de usuarios masculinos)²⁷⁸.

El estacionarse es otra de las prácticas de convivencia cotidiana que transgreden las normas oficiales. Las normas han indicado como constante a lo largo del siglo que no se debía estacionar los vehículos de cualquier tipo o por cualquier motivo en las banquetas, sin embargo el dejar los vehículos en las banqueta era una táctica común para los conductores, ya que “no tardaban mucho tiempo” o “vivían en esas calles; y como no estacionarse afuera de sus casas”²⁷⁹, así se legitimaban en sus acciones y podían estacionarse en cualquier lugar. Dicha práctica es tan común que se ve con frecuencia en Morelia hasta nuestros días.

La vida nocturna ha sido una constante en las prácticas no correctas en torno a los vehículos de motor, ligando a las máquinas a sentidos de libertad y estatus constantemente, por lo tanto a la desobediencia de horarios tolerados para la conducción civilizada. Durante

²⁷⁸ Véase imagen 3.6.

²⁷⁹ Nota periodística en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 21 de marzo de 1987, P. 4. Bajo el título “Lugares incorrectos”.

1981 apareció la nota “Los morelianos debemos vivir de noche”²⁸⁰, que hacía énfasis en que los jóvenes aprovechaban dichas horas no correctas para la convivencia y galanteo, para la diversión y el uso de sus vehículos como quisiesen; ya que incurrieran en prácticas de excesos de velocidad, ebriedad y en los conocidos “arrancones”, que eran pruebas de velocidad sobre los vehículos a manera de reto para demostrar hombría o valor.

Por otro lado, las prácticas de huelgas en torno a los vehículos de motor eran constantes y de hecho permanecen como algo frecuente en la ciudad. Dichas huelgas son producto de descontentos sociales diversos, ya que no únicamente los sectores de transporte público realizan las parálisis de la ciudad en su movimiento por ese medio (aunque si fueron los que impusieron esa práctica de presión desde los años setenta, véase capítulo 2). La táctica es que por medio de la paralización de la movilidad se impide la dinámica de la ciudad, muestra de la dependencia tan extrema de los sujetos morelianos a los vehículos de motor. A continuación una caricatura, 4.4, que expresa claramente el descontento por la parálisis de movilidad como mecanismo de lucha social, una cuestión que “tiene hartos a los morelianos”:



Imagen 4.4: caricatura de las molestias que ocasionaban en la ciudad las tomas de las calles, en este caso por parte de una organización de servicio público, que usaban esa actuación como táctica de negociación con la autoridad. Dicha cuestión se ha vuelto una constante en la ciudad, lo que ha producido el descontento desmedido de los sujetos, ya que “dependen” de la movilidad urbana para existir en su realidad. Imagen en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 15 de junio de 1994, P. 3-A, bajo el título “Bloqueos de transportistas provocan caos vial”.

²⁸⁰ Nota periodística en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 29 de marzo de 1981, pp. 4-5. Bajo el título “Los morelianos debemos vivir de noche”.

En la caricatura se muestra a un hombre con un claro descontento por la imposibilidad de movimiento provocado por la huelga, táctica de las organizaciones de transporte público y reproducida posteriormente como una constante de negociación con la autoridad local. En la misma se exige que se prohíban dichas prácticas, ya que perjudican a los ciudadanos, una muestra clara de la total sujeción que se tiene hacia los vehículos de motor para la movilidad.

Otra cuestión a mencionar es el “arte” urbano que se actuaba (y actúa) como medio de vida para varios sujetos, que en las calles realizan malabarismos, o diversas acciones como tácticas de supervivencia; esta cuestión es considerada no correcta, ya que es comercio ambulante o hasta considerado como mendigar. Sin embargo la práctica ha sido una constante desde que hay autos prácticamente, ya que se les ve como posibilidad de subsistencia al pedir dinero de los conductores, por ejemplo durante 1998 se detuvo a varios niños por realizar malabarismos en los cruces de vehículos más concurridos en la ciudad, por ser “molestos” y pedir dinero constantemente²⁸¹. Las formas de vivir la vida dentro de las estrategias impuestas desde arriba, instituciones por ejemplo, han calificado a esa forma de vida como algo incorrecto e ilegal, pero es una cuestión de supervivencia urbana, al valerse de tácticas de aprovechamiento de las ocasiones varios sujetos aprovechan la falta de vigilancia en diversos sectores de la ciudad para realizar su arte urbano y poder conseguir un medio de subsistencia económica, lo cual también implica el descontento de conductores que los perciben como una molestia, que pueden dañar sus vehículos. Sin embargo, muchos de esos sujetos transgresores han formado a lo largo del siglo relaciones de amistad con los conductores del servicio público, marcando lugares de convivencia e inclusive intercambio de productos (en el caso de los vendedores clandestinos) que dan sus mercancías a cambio del servicio de movilidad.

Por otro lado, el viajar también implica prácticas correctas e incorrectas, no únicamente en la velocidad o en la cantidad de usuarios, sino también en los medios de hacerlo. “Viajar de mosquita” es la práctica regularmente común en Morelia por parte de varios conductores de bicicletas de moverse más velozmente aprovechando la tracción de

²⁸¹ Nota periodística en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 1 de diciembre de 1998, P. 5-C. Bajo el título “Malabarismo urbano, un problema”.

los vehículos de motor. A continuación la imagen 4.5 con una muestra de dicho modo de viaje no correcto, pero sin duda táctico:

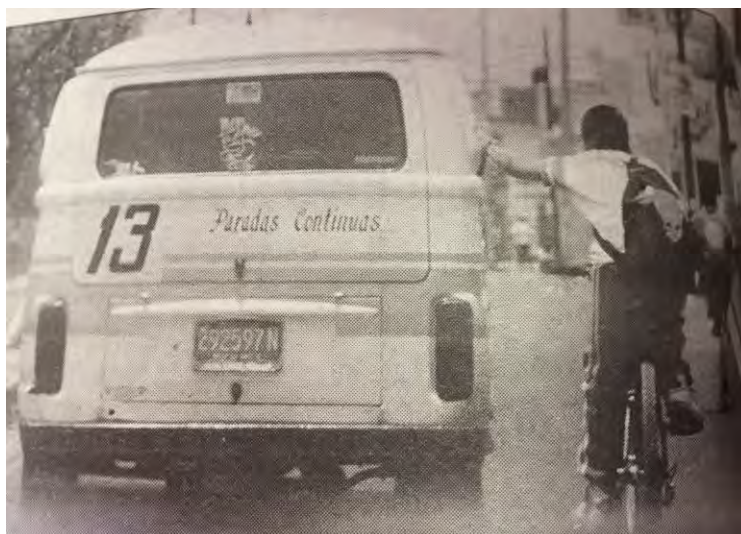


Imagen 4.5: el “viaje de mosquita”, una práctica no correcta de desplazamiento en la ciudad, que sin embargo ha funcionado de táctica para la movilidad de los usuarios ciclistas para tener una mayor velocidad.

Fotografía en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 8 de diciembre de 1998, P. 2-A.

La imagen muestra la forma de viajar de un ciclista, tácticamente aprovechando al vehículo de motor para moverse más velozmente, agarrándolo por detrás. La foto apareció en una nota periodística que hacía referencia al peligro de dicha práctica, considerando la “incivilizada”²⁸². Al mismo tiempo existían quejas por parte de los choferes sobre dicha práctica, pero que se veían criticadas por argumentos de que ellos no respetaban las tarifas y constantemente cobraban lo que querían, además de que alteraban las rutas; destacando que desde finales de los noventa se empezaron a usar las “tarifas voluntarias” como una táctica de los choferes para construirse un espacio benéfico de condiciones económicas²⁸³.

Varias actuaciones más están sujetas a las ocasiones, como el hecho de “bautizar” a los vehículos, o bendecirlos, una práctica común entre los choferes del servicio público,

²⁸² Nota periodística en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 8 de diciembre de 1998, P. 2-A. Bajo el título “El viaje de mosquita, un peligro”.

²⁸³ Nota periodística en: *La Voz de Michoacán* Morelia, 18 de diciembre de 1998, P. 6-A. Bajo el título “Tarifas voluntarias”.

pero también entre los particulares. Al realizar dicha ceremonia se les confería personalidad a los coches, significados familiares, con el motivo de la evocación de la seguridad para quienes conducían.

El conducir era además una cuestión familiar y de hombría, ya que los padres enseñaban a los hijos, al menos en el estándar de representaciones; volviendo el ser capaz de conducir como una especie de rito de transición entre los jóvenes de las sociedades modernas, para pasar a ser “hombres” al poder manejar un vehículo de motor. Sin embargo en Morelia, al menos en las organizaciones públicas, la cuestión de la conducción se “ganaba”, primero se tenía que demostrar la capacidad siendo aprendiz; “colillas” así les decían a los aprendices²⁸⁴.

En cuanto al cortejo, es claro que todos los conductores, de una forma u otra están influenciados por los significados de los vehículos, que por sus colores y sus formas evocan sexualidad, convirtiendo a la práctica en una cuestión de cortejo también, con la posesión y exhibición de los vehículos como un medio para conseguir pareja muy frecuente entre los sujetos conductores; los particulares “vivían de noche” para tal propósito y desde mediados de siglo en la ciudad se construyeron atracción para tal propósito como bares y lugares de baile, con espacios para los vehículos como una condición. En cuanto a los choferes de servicio público, “existían muchas facilidades para hablar con las muchachas”, era algo común que los propios pasajeros les brindaran el lugar que tenían a las “muchachas bonitas” si abordaban y, más de uno intentaban hablarles, “nosotros los choferes les hacíamos descuentos o platica”²⁸⁵; en fin el interior de los vehículos eran auténticos mundos de interacción, por las prácticas de mirarse cara a cara, de los contactos tolerados y de la cortesía de reconocimiento, volviéndolo un ligar susceptible para el encuentro de los sujetos.

Las conductas de los choferes también estaban sujetas a las oportunidades. “Casi a todos los choferes les gustaba la copa, por eso a veces no llegaban a trabajar” y es cuando “los aprendices tenían oportunidad”²⁸⁶, volviendo a la práctica de la conducción un espacio

²⁸⁴ Término referido en entrevista con José Carlos Guerrero Cedeño, el 25 de abril de 2013.

²⁸⁵ Referido en entrevista con José Carlos Guerrero Cedeño, el 27 de abril de 2013.

²⁸⁶ Referido en entrevista con José Carlos Guerrero Cedeño, el 25 de abril de 2013.

de sociabilidad y trabajo, pero también de ocasión, donde unos usaban tácticas para poder hacerse un espacio de trabajo, tal como el aprovechar la conducta de otros.

Además, ya que hasta los años ochenta y noventa las universidades locales no tenían camiones para el transporte de su alumnado (en ninguna circunstancia) “a veces se rentaban los camiones para viajes especiales”. Un ejemplo es de un viaje ocurrido en 1976, donde los muchachos de la facultad de agrobiología contrataron los servicios de un chofer moreliano para un recorrido a Belice, en un viaje de prácticas y, ellos llevaban vino y cervezas, que estaban tiradas hasta en el piso de la unidad; en el viaje los muchachos acamparon, mientras que el chofer se quedo a dormir en su unidad, todo durante 20 días; todos se divirtieron mucho y la convivencia era constante²⁸⁷.

Muchas de las prácticas cotidianas, pero no correctas se reflejan en esta anécdota, como la de el beber sobre las máquinas, una asociación directa a la libertad y diversión de la cual eran signo, pero también a la de la práctica de la auto habitación, convirtiendo a los vehículos en verdaderas unidades de vivienda y de espacio habitable, personalizándolos para tal motivo, como imágenes, con comunidades y con cuestiones personales, como luces, colores, música.

Sin embargo siempre ha existido un problema con el estudiantado en cuanto a las tarifas de movilidad colectiva, ya que desde los años setenta se han realizado fuertes movilizaciones de protesta en contra de los incrementos. “Durante 1984 en la estatalización se les hacían descuentos a los estudiantes con la condición de que tenían que decir que lo eran al abordar, pero “todos” decían que eran estudiantes, hasta los que claramente llevaban mezcla (refiriendo a que claramente eran albañiles) en los zapatos”²⁸⁸.

Dicho relato prueba que las actuaciones estaban sujetas a los roles interpretativos, a las ocasiones, para hacer beneficios en cuanto al desplazamiento. Además de que como se ha mencionado con anterioridad, muchos estudiantes tomaban a los vehículos de servicio público como medio material de reforzar sus protestas, volviéndolos hostiles en la relación con los choferes. Un problema realmente complejo, ya que por un lado el alza a las tarifas es necesaria para la manutención de los sujetos laborales, pero por otra sus estrategias como

²⁸⁷ Relato referido en entrevista con José Carlos Guerrero Cedeño, el 26 de abril de 2013.

²⁸⁸ Referido en entrevista con José Carlos Guerrero Cedeño, el 18 de junio de 2013.

grupo los han vuelto tan poderosos que imponen las tarifas arbitrariamente, lo cual los ha transformado en las últimas dos décadas en una de las ciudades con transporte público más caro, pero igualmente considerado no muy eficiente, por el exceso de unidades, su falta de higiene, etcétera; un asunto complejo.

Había convivencia directa y frecuente con clientes habituales, “todo tipo de pasajeros abordaba las unidades, por ejemplo un juez que era muy amigo de los choferes de la ruta, siempre nos hacia platica, o el de un bolero de la plaza las rosas, que al término de la jornada nos cambiaba una bola (servicio de limpieza de zapatos), para que le diéramos el servicio y, lo hacíamos, era amigo, le decían el tripa”²⁸⁹. La convivencia es pues uno de los factores centrales y característicos del transporte moreliano, al ponderar el contacto directo y no evasivo, donde incluso se forman relaciones sociales constantes.

La interacción del día ponía a los conductores particulares y públicos bajo las mismas normas, pero también bajo las mismas tácticas. Por ejemplo, los atajos han sido siempre una constante en la conducta no correcta, pero práctica, de la conducción, convirtiendo rutas no validas en medios eficientes para la rapidez, acortando caminos, pasando por lugares no pavimentados, avanzando en algunas calles en sentidos contrarios o pasando las señales para lograr avanzar. Todo esto ha sido frecuente en Morelia desde prácticamente la introducción de los vehículos, mostrando que los sujetos transforman su realidad, interpretándola en función de sus utilidades y beneficios, transgrediendo incluso las normas oficiales.

Por otro lado, los paseos eran una de las prácticas en la que los choferes incurrían, llevando a las unidades en viajes con sus familias enteras, sin que estos fueran permitidos por las organizaciones de transporte.

A continuación un ejemplo de dichos viajes familiares, comunes en la convivencia en torno a los vehículos, imagen 4.6:

²⁸⁹ Relato referido en entrevista con José Carlos Guerrero Cedeño, el 20 de junio de 2013.



Imagen 4.6: Un viaje de finales de los años setenta, en donde un conductor de camión público uso el vehículo de la compañía para llevar a su familia de paseo, una práctica considerada no correcta, pero común, ligada a los significados de diversión de las máquinas, pero también al de la familiaridad. Fotografía donada por José Carlos Guerrero Cedeño.

Como es claro, los vehículos eran efectivamente los medios y espacios capaces de la sociabilidad para los sujetos ligados a ellos, los particulares para el paseo y la diversión, pero también los públicos buscaban esas prácticas. Además, como se ha dicho, los choferes construían sus propios espacios, en las esquinas de los chocadores (los que les median el tiempo desde principios de los años setenta) por ejemplo, se juntaban para pasar el rato, o comer algo; o frecuentaban bares específicos, apropiándose del espacio para significarlo. Igualmente la cuestión de la interacción con la familia no quedaba sólo en los viajes, era común (y lo es) que los choferes llevaran consigo a bordo de los vehículos y en horarios de trabajo a sus esposas o sus hijos, para “hacer más ameno el recorrido”, o para que les ayudaran en la recolección del dinero, o simplemente “les hicieran compañía”, inclusive era común que se comiera mientras se manejaba, ya que como era su auto habitación al mismo tiempo que su trabajo el lugar se volvía un hogar y se debía comer en el mismo, además de que era una táctica para el cumplimiento de los ritmos temporales exigidos; “no se debía tener nada a bordo, pero muchos lo hacían a escondidas, poniendo comida en la guantera o bebidas”²⁹⁰.

²⁹⁰ Datos en entrevista con José Carlos Guerrero Cedeño, los días 6 y 7 de agosto de 2013.

La relación entre particulares y públicos ha sido siempre en un plano de convivencia simbólica, con los públicos marcando los ritmos de tiempo al ser sujetos de relojes y por lo tanto marcando las velocidades de movilidad en la ciudad, que los particulares siguen, pero con disgusto, convirtiendo a la ciudad en un campo de violencia simbólica de insultos y jalones, de carreras por moverse más rápido y de choques entre ambos sectores, que comparten la ciudad y están sujetos a sus normas. Por ejemplo en Morelia debido a la fuerte organización del sector transporte si se choca con uno de ellos, los particulares huyen o buscan la solución pacífica, ya que si no es frecuente que los enfrentamientos sean contra un gran número de choferes, son solidarios como grupo.

Una cuestión común en la ciudad, desde mediados de siglo, es que las tarifas a los vehículos públicos pero de carácter personal, como los taxis, son negociables. En otras palabras la interacción es tan directa y personal como en los de servicio colectivo, en donde se puede platicar con el chofer y negociar la tarifa.

Los robos y asaltos también son lugar de espacio y ocasión en los vehículos, tanto particulares como públicos, en los particulares como objetos de robo y en los públicos como lugares de aprovechamiento para carteristas. Por tal motivo la adecuación de los vehículos está sujeta a los actores, que los usan como medios para sus motivos. Algunos choferes como táctica esconden el dinero de las ventas para evitar asaltos, pero dejando siempre algo visible, “por si toca, que no se pongan violentos”²⁹¹.

Una parte importante de las prácticas comunes, aunque si bien no incorrectas o correctas, son los sociolectos, que “designan las actividades semióticas lingüísticas en su relación con la estratificación social, en los niveles de superficie léxica, como en las organizaciones discursivas y a nivel de las estructuras semánticas profundas”²⁹², o sea los usos lingüísticos normales y habituales en un conjunto de rasgos sociales en común, como pueden ser la edad, el nivel económico, el sexo dentro de una comunidad, en este caso los vehículos de motor encierran sociolectos específicos para sus actores, sus formas de hablar y designar.

²⁹¹ Dato en entrevista con José Carlos Guerrero Cedeño, el 10 de agosto de 2013.

²⁹² Véase: Coseriu, Eugenio, *Lecciones de lingüística general*, Gredos edit., Madrid, 1981, pp. 17-19.

Por ejemplo, es común referir a que los autos son los vehículos de conducción y desplazamiento personales, pero con significados de lujos y diversión, con la diferenciación de los públicos en cuanto a que no transportan colectivamente, dándole esos valores metafóricamente; entonces todo los camiones o combis son autos, porque sirven para el transporte, pero no todos los autos son camiones o combis, ya que no son colectivos, se diferencia en la designación lingüística, convirtiéndolos en realidades perceptibles. Pero otros sociolectos son comunes en los sujetos relacionados a la cultura vehicular, como el de “carcachas” para la designación común en el ámbito moreliano de los vehículos viejos pero no necesariamente inservibles, únicamente refiriendo a las características estéticas; o el de “dejada”, que entre los choferes morelianos se usaba (y usa) para designar la situación laboral en cuanto a el abordaje y bajadas de pasajeros, refiriendo a los viajes como dejadas; otras como la de “cafre al volante” se usa para designar a los conductores violentos, una metáfora del significado de cafre, que refiere a lo rustico y bárbaro²⁹³, entonces se le expresa en el vocabulario con un significado de violencia en los conductores, que manejaban de forma descuidada e incivilizada; también términos como los de “auto fantasma” eran frecuentes, para designar a los vehículos que atropellaban transeúntes y huían, volviéndolos fantasmas en el sentido de que desaparecían tan rápido como golpeaban y no se les identificaba, relacionando a lo fantasmal con lo desconocido metafóricamente; o termino más comunes como el de “métele fierro”, para designar a la acción de petición de más velocidad, metafóricamente convirtiendo a los aceleradores en fierro y al meterle en obligar a la máquina a ir más rápido, se usaba para designar velocidad, como en la expresión “yo me enfierro”, o sea, yo voy rapidísimo. O el término popular de la “mordida”, usado por particulares, públicos, peatones, usuarios y autoridades para referirse al acto del soborno como táctica de actuación para evitar sanciones de tránsito, mordida es en metáfora de arrancar una parte de algo en dicha acción, por lo tanto un oficial de tránsito muerde a un conductor al quitarle un pedazo de su ser, en este caso el dinero, para así saciar su hambre, en este caso para un beneficio económico, que como ya

²⁹³ Definición de Cafre en: Óp. Cit., Tovar, Antonio (prologo), *Gran diccionario Patria de la lengua española*, Patria Edit., México, 1983, P. 283.

se dijo incluye posiciones tácticas para los participantes²⁹⁴. Además sin mencionar términos de referencia hacia lo nuevo, bello, rápido y ostentoso, tales como “flamante”. Otro ejemplo es el término “como señora de combi” para designar a la práctica de sentarse en las combis que como se dijo son espacios de sociabilidad e interacción corporal en Morelia y, a manera de formarse un espacio las personas usan sus cuerpos para adentrarse en las unidades y sentarse aun cuando no haya espacio real, entonces es común que en la localidad desde hace varias décadas se designe al sentarse como señora de combi para referir al comportamiento de realizar alguna acción a la fuerza y aunque no sea cómodo.

Existían además términos exclusivos de Morelia, como la designación de los aprendices de chofer, que era “colillas”. Se les decía así por la asociación metafórica a los cigarros, que dejaban colillas, por lo tanto el chofer como jefe y maestro era un cigarro y su aprendiz era su colilla; además de que el término refería a que lo seguir a todos lados y estaba en “cola” para ser chofer, esperando su turno de manejar. Pero uno de los términos más representativos de la ciudad es el de la “gachada”, una práctica de aprovechamiento de ocasiones para hacerse un espacio benéfico de dinero por parte de los choferes, consistía en que el chofer no reportaba el total de las ventas de pasajes y se quedaba con un excedente que no se le decía a los jefes, anquen en gran medida lo sabían y toleraban; se le designaba gachada por que se sabía como algo negativo y no honrado, algo malo, pero que era táctico para sacar más ganancias personales. Por ejemplo una anécdota de una gachada no aprovechada es la del caso de un chofer conocido como el pollo, llamado Raúl, que durante 1971 era honesto con las cuentas y siempre se quejaba de que le faltaba el dinero, por lo tanto los checadores, que debían vigilar los tiempos de los transportistas para garantizar las ganancias, le decían “no seas pendejo (insulto, pero no ofensivo entre amigo de acuerdo al contexto) aparta lo de la gachada y así sacas más”, a lo cual se negaba, pues era nuevo y no sabía, incluso fue con el jefe (de la Asociación Hidalgo, Rafael Cedeño P.) a decirle lo que le indicaban los encargados de “vigilar” a lo cual el jefe le dijo “eso es cuestiones de ustedes, todo mundo sabe de la gachada, yo lo hacía cuando era chofer, sólo que sea algo que no se note”, así trabajaban más según la asociación referencial y práctica, ya que tenían

²⁹⁴ Términos extraídos de notas periodísticas de *La Voz de Michoacán*, Morelia, de entre 1960 a 1998, de uso común entre los sujetos ligados de cualquier forma a los vehículos de motor. Además confirmados en las entrevistas con José Carlos Guerrero Cedeño, un notable chofer moreliano, entre abril y agosto de 2013.

un incentivo táctico ²⁹⁵. Entonces, puede apreciarse que efectivamente los sujetos construyen sociolectos para designar a la realidad en la que viven y los vehículos de motor han generado un gran número de expresiones que sólo tiene sentido para quienes manejan o conviven con vehículos, en Morelia otra de las particularidades es la cuestión de los pasajeros que usan expresiones como “en la siguiente por favor”, “esquina bajan” o “le pasa” para designar comportamiento y requerimientos, así como el de los saludos de etiqueta al abordar o bajar.

Otra práctica cotidiana constante en el escenario moreliano es la regla de cortesía del “uno en uno”, si bien no es correcta o incorrecta es una cortesía operacional que funciona desde la década de los noventa (se volvería parte de la regulación oficial desde 2002). Dicha cortesía corresponde a la realidad física de la ciudad, con calles muy pequeñas y estrechas, con un trazado cuadricular y construido desde la época colonial, por lo tanto la circulación de vehículos de motor constantemente fue una problemática, ya que no existían formas de regular su flujo, los semáforos (introducidos en la década de los ochenta) eran insuficientes; por lo tanto los conductores formaron esa práctica como una forma de agilizar el movimiento y, se hizo de forma totalmente independiente de la autoridad, aunque posteriormente se reconocería como válida y se extendería con signos (carteles de “uno en uno”) y reglamento (desde 2002 se estableció que la práctica es válida en el centro de la ciudad, la parte estrecha). Los ademanes con la mano o la cabeza son una parte importante de la práctica de cortesía al conducir en la ciudad, ya que una señal corporal se indica a los otros que es su turno de pasar, deteniéndose en cada esquina y como “toca” pasar civilizadamente de uno en uno se realizan gestos de sonrisas o movimiento con la mano indicando un cortesía de comportamiento, por lo tanto marcando una etiqueta social en la realidad de movilidad urbana de saludos y reconocimientos para poder moverse, además de los ritmos temporales. Otras prácticas de reglas de etiqueta en la interacción eran comunes, como por ejemplo el estornudar, que supondría en un transporte moreliano la inmediata respuesta por parte de los demás individuos que vayan en un vehículo público con un “salud”, expresión usada para dichos casos, convirtiendo pues el espacio en espacio de interacción directa con etiquetas de comportamiento cordial.

²⁹⁵ Datos y anécdota en entrevista con José Carlos Guerrero Cedeño, el día 18 de junio de 2013.

Otra cuestión es la de las permisiones en el viaje, ya que por un lado las familias podrían llevar animales a bordo de los vehículos, por ser considerados como miembros más, pero en los de servicio público no es tolerado; en Morelia se reglamento en contra de ello desde 1923, aunque sin embargo existían formas de resistencia a ello, como ocultarlos, en cajas u otros medios, para poder viajar con ellos. Lo mismo ocurría con objetos, como mercancías, que estorbaran, o con bebidas o comida de cualquier tipo; aunque como ya se dijo, los propios choferes públicos incurrían en prácticas de formarse espacios de habitación para vivir y comían en las unidades; inclusive usuarios desde las primeras décadas del siglo bebían alcohol dentro de los vehículos, lo que generaba violencia, con los choferes o con otros usuarios, en muchas ocasiones. Asimismo prácticas como las de tocar guitarra estaban sujetas a las ocasiones, en cuanto a tácticas de subsistencia y, colaboración con los choferes, algunos sujetos se formaban espacios de trabajo de esa forma a bordo de las máquinas.

Entonces pues debe considerarse al mundo de significación vehicular como una cultura, entendida como un complejo, pero acotado, campo semántico (o de significados) sobre el cual estructuramos nuestras prácticas y damos sentido a nuestra existencia como sociedad²⁹⁶, con prácticas, significados y vocablos bien reconocidos. Pero al mismo tiempo el universo cultural de actores se diferencia entre choferes particulares y privados, peatones y usuarios, al menos en cuanto a códigos, volviéndolos subculturas; “grupo de sujetos con un conjunto distintivo de comportamientos y creencias que les diferencia de la cultura dominante de la que forman parte; los miembros de una subcultura señalarán a menudo su pertenencia a la misma mediante un uso distintivo de ropa y estilo, a símbolos”²⁹⁷. Entendiendo por lo tanto que las prácticas no correctas en realidad no lo son, son meras tácticas y formas de vivir la vida por el diferente grupo de actores, que a pesar de formar parte de la cultura vehicular de los vehículos de motor, por ser dependientes de ellos en cuanto a movilidad, a signos y significados, los adecuan a sus realidades formando grupos de acción, como en el caso de los choferes de servicio público, que en Morelia se han

²⁹⁶ Óp. Cit., Olela, Henry, *The Afriacan Foundations of Greek Philosophy*, citado en: Martínez Ayala, Jorge Amós, ...*A bailar con tal encanto y arte...La historia cultural como cámara oscura*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, 2012, P.16.

²⁹⁷ Véase: Hebdige, Dick, *Subculture. The meaning of style*, Routledge editorial, Estados Unidos, 1979, pp. 2-7.

constituido como un grupo de poder hegemónico, convirtiendo a sus unidades en sus casas y con códigos de solidaridad muy marcados y diferentes a los de los peatones por ejemplo, que se preocupan por vigilar únicamente su movilidad. Además añadiendo que a las actuaciones dentro de la cultura también existen actuaciones contra la cultura, como críticas al sistema de funcionamiento de la realidad, cuestiones que se verá en siguiente apartado.

A decir verdad la condición de los choferes de servicio público como sujetos posibilitadores de la movilidad urbana los ha transformando en Morelia (y seguramente en todo el mundo) en actores políticos. Los choferes se han politizado en el sentido en el que son actores que comparten toda la realidad de sus pasajeros, volviéndolos susceptibles al conocimiento de la ciudad, por lo tanto de ser agentes críticos. Un ejemplo de un caso similar de la actuación crítica por parte de un sector es el de los zapateros y su lema “zapatero a tus zapatos”, para que no se metieran en asuntos de la vida política, ya que su condición laboral les permitía acceso e interacción con los sectores encargados de la dirigencia urbana; lo mismo pasó con los choferes, “chofer a tu volante”, que los convirtió en sujetos capaces de realizar acciones hegemónicas, por eso su poderío en Morelia como grupo, capaces de imponer tarifas y ritmos temporales²⁹⁸.

En suma, efectivamente las prácticas y significados de los vehículos de motor han constituido a la ciudad de Morelia del siglo XX como el escenario de interacción de actores que ha definido a la propia realidad urbana, en base la cinética motora. Se han caracterizado actores con roles específicos, como los conductores particulares, que asocian sus máquinas al lujo y libertad, al estatus y diversión, pero también a la conexión diaria con sus actividades; o a los choferes de servicio público, que los conviven como medios de vida, como conectores de la realidad, como poder y hegemonía, así como con cuestiones afectivas; o a los usuarios que los han concebido como la necesidad cinética más importante para las ciudades, donde conviven con los otros y se reconocen. Por lo tanto los actores sociales, que además están sujetos a su cultura de movilidad lo que ha transformando a los vehículos de motor en la necesidad cinética fundamental urbana, se comportan de acuerdo a las ocasiones, en una “teatralidad; en diferentes ocasiones (momentos, ubicaciones) o en diferentes situaciones (en la presencia de diferente gente) la

²⁹⁸ Véase: *Zapateros Políticos*, pp. 144-151, En: Hobsbawm, Eric, *El mundo del trabajo. Estudios Históricos Sobre la Formación y Evolución de la Clase Obrera*, editorial Crítica, Barcelona, 1987.

misma persona se comporta en diferentes formas”²⁹⁹, lo que ha constituido las prácticas cotidianas y vuelto a Morelia en el intrincado juego de roles, significados y signos que se actúan en el escenario urbano de la ciudad. A continuación me referiré a la parte de contradicción culturales entre las formas de convivencia con los vehículos de motor, ya que no únicamente se actúa de diferente forma, en ocasiones se rechaza la lógica del sistema y se pugna por una nueva valorización.

4.4 La contra cultura vehicular. Consecuencias de representación y prácticas.

Como se ha visto en la sociedad moreliana del siglo XX la cultura vehicular formó a las máquinas como signos de consumo y servicios, como medios de sociabilidad e interacción cotidiana, necesarios para la movilidad y al mismo tiempo como un factor diferenciador; que a la vez modificó a toda la ciudad en torno a los vehículos, para hacerlos operables, con calles como interconectoras de la movilidad, de la vida urbana y de la realidad social. Sin embargo valorizaciones en contra de los vehículos se comenzaron a gestar paralelamente a su formación como una cultura de movilidad y vida predominante. Sobre lo anterior habría que entender que por contracultura puede concebirse en dos sentidos: por una parte, constituye una ofensiva contra la cultura predominante; por otra parte, es una "cultura a la contra" que permanece (al menos en un primer momento) al margen del mercado y los medios de formación de masas³⁰⁰; o sea que son los valores o significados de la realidad que operan en sentido opuesto o en negativa a los significados predominantes, en este caso de los vehículos de motor, considerándolos no necesarios, sino más bien una cuestión negativa.

La lógica de modernidad de “mientras más vehículos tenga una ciudad, es más moderna”, resulta en un claro ejemplo de cómo se pensó la cultura vehicular como la principal de las sociedades en el siglo XX, con la moreliana fuertemente inmersa en ello. Pero los vehículos de motor como signo de la modernidad expresaban no únicamente sentidos como los expuestos de libertad, de control, de juventud, de ser actual, de

²⁹⁹ Óp. Cit., Burke, Peter, *Actuando la Historia: La Importancia de las Ocasiones*, P. 108.

³⁰⁰ Véase: Roszak, Theodore, *El nacimiento de una contracultura. Reflexiones sobre la sociedad tecnocrática y su oposición juvenil*, editorial Kairós, Barcelona, 1970, pp. 9-15.

institucionalización o de movilidad colectiva, también lo hacía con asociaciones más negativas. Por ejemplo, se puede hacer la consideración de que si la modernidad siempre es buena. Sin embargo una de las cuestiones más claras sobre las consideraciones negativas del “ser” moderno relacionadas con los vehículos es la cuestión de la contaminación ambiental, ya que en aras de esa modernidad se destruye el ambiente con el uso excesivo de los autos y de las políticas que invitan a usarlos más, claro ejemplo es el plan de desarrollo de Morelia de 1986 que impulsó muchas nuevas calles. Por lo tanto habría que considerar a los triunfos de la modernidad en un sentido también negativo³⁰¹, ya que a costa de el mundo natural se ha hecho posible el medio de vida vehicular como una cuestión cultural, en todas las ciudades se predomina a los vehículos para la interconexión, pero no se consideran las consecuencias de daños a la salud o al ambiente, volviendo a lo moderno como algo negativo.

La capitalización de los recursos ha sido una constante sobre esa crítica hacia la modernidad en el sentido de las negativas tecnológicas, como los vehículos de motor; considerando entonces que más bien nunca se ha sido moderno, ya que la misma modernidad no implicaría ese deterioro, sino más bien el mejoramiento, probando con ello que el “ser” moderno es en realidad un relativismo de auto percepción, una cuestión cultural que posiciona frente a la otredad³⁰². En este caso la cultura vehicular de movilidad, de lujo y de estructura urbana han sido el modelo imperante, pero con claras tendencias de resistencias y críticas en la localidad moreliana.

Un ejemplo claro en el contexto moreliano es “los nuevos peligros del automóvil”, nota publicada en un periódico local moreliano de comienzos del siglo XX, decía que el Dr. Henry Bocker probaba que el automóvil podía producir enfermedad que acortaban 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 campo. Mencionaba que había atendido varios

³⁰¹ Véase: Mead Margaret, *Changing perspectives on modernization*, pp. 21-36. En: John J. Poggie y Robert N. Lynch, *Rethinking Modernization: Anthropological Perspectives*, University of Rhode Island, 1974.

³⁰² Véase: Latour, Bruno, *Nunca fuimos modernos. Ensayo de antropología simétrica*, S. XXI editores, Argentina, 2007, pp. 13-20 y 185-190.

casos en N.Y. y, afirmaba, “se debe evitar que los gases se esparzan, pues son un peligro para millares de vidas”³⁰³. Entonces, la lógica de significancia para los vehículos desde que se introdujeron estuvo sujeta a las críticas de valorización, que los consideraban no sólo un peligro por su estructura mecánica (potencia y difícil conducción), sino también por sus emanaciones que lo volvían poco saludable en su convivencia cotidiana. Pero ese sería sólo el inicio de dichas cuestiones contraculturales.

Los discursos de modernidad entonces por un lado impulsaron el crecimiento de vehículos en la ciudad, como medios de movilidad particular y masiva, en una lógica de operaciones de orden y de urbanidad, la ciudad pasó de tener unas cuantas decenas de vehículos durante las primeras décadas del siglo XX a tener más de 23,736 en 1980, 34,298 en 1981, 50,526 en 1990, 100,983 en 1999 y, para finales de 2012 habría 386,000 aproximadamente en circulación (los números contemplan tanto particulares como públicos, en total en circulación)³⁰⁴. Por lo tanto, el discurso de que los vehículos de motor han sido necesarios para cualquier tipo de movilidad y funcionamiento han sido tan marcados en Morelia que la han vuelto dependiente de tales máquinas en su paradigma de realidad, empero existieron posicionamientos discursivos desde sectores en contra de la cultura vehicular que marcarían tendencias y hasta resistencias a las representaciones y prácticas de los automotores, tal como la nota periodística de comienzos de siglo mencionada anteriormente, como un claro ejemplo de la crítica a la contaminación ambiental.

En la prensa continuaron circulando críticas, aunque se forma esporádica por ser una cuestión contracultural, que atacaban los excesos de los vehículos en cuanto a la naturaleza, por ejemplo en una caricatura que apareció en julio de 1960 (imagen 4.7) se expresaba el sentido de irresponsabilidad de los sujetos a la hora de hacer cualquier cosa que les permitiera la “facilidad” de conducción. En la imagen se apreciaba a un hombre con un hacha, con claras representaciones de cansancio y en posición que sugería que había “cumplido” con remover los estorbosos árboles del camino de la entrada de su vehículo,

³⁰³ *El Centinela*, Morelia, tomo 16, número 35, 30 Abril 1908, P. 6

³⁰⁴ INEGI, Delegación Michoacán, Morelia, “Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación”, estudio con periodo de 32 años: 1980-2012. Donde se señala que la circulación vehicular en la ciudad aumento más de mil por ciento durante el tiempo señalado; mientras que las motocicletas pasaron de 1,144 en 1980 a 29,091 en 2012.

dándole la indicación a su esposa que “ya podía salir. Dicha imagen exacerbaba los sentidos de inconsciencia percibida por partes de la sociedad moreliana, plausiblemente los patrocinadores de la caricatura, de destruir el ambiente sólo para facilitar el poseer un vehículo, se mostró en la prensa como una señal clara de crítica para tratar de concientizar, aunque únicamente como imagen, sin contenido escrito, a manera de un panfleto de protesta³⁰⁵. A continuación la caricatura:



Imagen 4.7: caricatura de un hombre talando árboles irresponsablemente para que su esposa pudiera sacar el auto de su lugar, a manera de crítica y concientización hacia la modernidad de los vehículos de motor como destructores de la naturaleza. *La Voz de Michoacán*, Morelia, 17 de julio de 1960, P.3.

A decir verdad cualquier tipo de movilidad que no fuera motora estaba constantemente bajo la crítica del sistema ciudad-moderna, donde la movilización tenía que ser a través de vehículos y vigilado por la normatividad de convivencia. Por ejemplo desde mediados de siglo aparecían notas periodísticas de que para 1950 los ciclistas representaban un “verdadero problema”³⁰⁶ en Morelia, ya que no estaban regulados por ninguna autoridad de tránsito y, sin vigilancia circulaban en sentidos contrarios a los vehículos y molestaban a los conductores por su irresponsabilidad de ocupar calles al mismo tiempo que ellos, e inclusive en décadas posteriores se viajaría de “mosca” (ver apartado anterior) con ellos, de forma tal que las bicicletas iban sujetas en calles de poca velocidad a los vehículos para impulsarse. La actitud de los ciclistas en dicha nota los representaba como “gente joven”,

³⁰⁵ Imagen en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 17 de julio de 1960, P.3.

³⁰⁶ Nota en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 14 de enero de 1950, P. 3, bajo el título “Los ciclistas son un verdadero problema”.

por lo tanto descuidada y problemática, poco consiente, no sólo del peligro que suponían, sino también por no estar en la misma línea de pensamiento de que los vehículos de motor eran el medio “valido” de movilidad; aunque si bien es verdad que sería hasta 2002 que las bicicletas aparecerían en un reglamento de tránsito, reconociéndolas como medio de transporte “valido” y vigilado, con señalamientos de equipo especial como el casco y las luces para poder pilotearlas. Empero, dichas críticas de la oficialidad de la cultura vehicular marcaba también que existían resistencias culturales al uso de vehículos como medios de movilización, contemplando el ambiente y el caos vial que producían los vehículos.

Las revisiones de funcionalidad a las máquinas existieron desde su introducción, con prácticas que también hacían que no se llevaran a cabo, para no tener que gastar en reparaciones costosas (ya que bien era un medio de vida que se tenía que maximizar, o una consideración de no ser necesario), sin embargo sería para la década de 1980 que se volverían una política oficial vigilada por las reglamentaciones para evitar la propagación de los contaminantes en el aire de forma masiva, la “revisión vehicular anual”³⁰⁷. Al mismo tiempo durante esa década los discursos en la prensa comenzarían a hacer crítica de los contaminantes en el aire y sobre los vehículos, por ejemplo, para 1987 se consideraba a la contaminación como un “fenómeno persistente”³⁰⁸ por causa de las fumarolas motorizadas que producían las unidades, que como se comentó anteriormente crecieron enormemente para esa década, además de comenzar a hablar de caos vial en la ciudad por las pequeñas dimensiones de la misma, las calles tan estrechas y el gran número de vehículos en relación con sus habitantes, produciendo verdaderas congestiones.

Para 1986 se fundaría en Morelia el primer club de ciclistas como una manera de “impulsar” a medios de transporte alternativos de forma masiva en la ciudad, el club Hermanos Zúñiga³⁰⁹. Las consignas del club eran expresadas por medio de aclaraciones de que las bicicletas eran un medio limpio y seguro de desplazamiento, que por el exceso de

³⁰⁷ Nota de *La Voz de Michoacán*, Morelia, 20 de febrero de 1987, P. 3, “Rehúyen a la revisión vehicular el 80 % de unidades”. A manera de expresar que el recién inaugurado programa no era funcional. Pero expresando ya para esa década la concientización en el discurso ambiental de la ciudad, de vigilancia sobre las emisiones de los vehículos

³⁰⁸ Nota de *La Voz de Michoacán*, Morelia, 2 de marzo de 1987, P. 26, “Contaminación fenómeno persistente”.

³⁰⁹ Nota en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 23 de noviembre de 1986, P. 15, “Se funda club de ciclismo Hermanos Zúñiga.”

vehículos y las prácticas incorrectas de estos no podía prosperar en la ciudad, pero que ellos se aglutinarían para realizar paseos y recorridos, así como competencias, para concientizar que era efectivamente un medio de transporte y movilidad eficiente. Este sería el primer antecedente de una cultura ciclista en Morelia marcada fuertemente a principios del siglo XXI, de crítica a la movilidad automotora, con reconocimiento por parte de la oficialidad. Además, si bien se normarían las bicicletas hasta 2002 también sería durante ese momento de los años ochenta en que consideraría que “educación vial también era hablar de ciclistas” por parte de la oficialía de tránsito, por medio de notas periodísticas, aunque si bien el propósito de las mismas era criticar el uso irresponsable percibido por parte de los conductores sobre los ciclistas, para que se les vigilara y castigara por no respetar sentidos de calles marcados, por ir en los mismos carriles que ellos y por obstruir los ritmos de velocidad de movilidad, ya que según ellos se “exponían” a accidentes y si querían conducir por la vía pública debían ser “civilizados”³¹⁰. Entonces, los conflictos entre ciclistas y conductores en la ciudad no es cuestión reciente, es algo que existe desde hace décadas; por un lado, los ciclistas argumentan una contracultura vehicular en la práctica y representación de la movilidad, haciendo énfasis en los caos viales que se producen y en la contaminación ambiental como un verdadero problema; y por otro la cultura vehicular de movilidad motora marcada como una necesidad de funcionalidad se mantiene en una constante violencia simbólica contra los ciclistas, agrediéndolos verbalmente por usar los mismos espacios que ellos y por violentar los ritmos de movilidad urbana, o impidiéndoles el paso. Una cuestión por demás interesante, dado que es verdad que el exceso de vehículos de motor y la irresponsabilidad en la conducción ha producido durante las últimas tres décadas en la ciudad la destrucción de los recursos naturales, como las áreas forestales, o la contaminación del aire, por no decir el caos de paralización de la movilidad por el exceso de unidades en circulación, lo cual la vuelven irónicamente poco eficiente en el esquema moderno.

En 1982 se bosquejó en el país el “Índice Metropolitano de la Calidad del Aire” (IMECA), como una política de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para medir la contaminación de las distintas urbes del país en cuanto a emanaciones de vehículos de

³¹⁰ Nota en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 7 de marzo de 1987, P. 7, “Educación vial es hablar de ciclistas también”.

motor. Muestra clara que el discurso de vigilancia iba cambiando, hacia lo ambiental, en consecuencia de los excesos de la movilidad motora, pero sin políticas de sustitución para la misma, al menos de forma masiva y eficiente. De la misma forma que la apreciación sobre el smog y la mala salud comenzaba a circular en los imaginarios morelianos, por ejemplo, una caricatura en la prensa reflejaba dicha crítica a las emanaciones de los vehículos de motor como una cuestión negativa y que invariablemente causaba problemas, marcando representaciones de esa contracultura vehicular, de medios de movilidad limpios de emanaciones. A continuación la imagen 4.8, donde se muestra de forma burlesca como la gente se asfixiaba con los humos de los motores de vehículos en Morelia:



Imagen 4.8: Caricatura de la aflicción por smog que comenzaba a sufrir Morelia a comienzos de los años ochenta, una clara crítica a la cultura vehicular, ya que trae consigo muchas consecuencias a la salud. Imagen en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 21 de febrero de 1981, P. 8.

Igualmente desde 1981 y debido al grave problema de tránsito en el centro de Morelia se estudiaban proyectos de realizar estacionamientos subterráneos en la ciudad, pero que fueron severamente criticados como una destrucción de la naturaleza, de la propia Morelia y de sus habitantes a favor de unas “simples máquinas”³¹¹.

³¹¹ Nota en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 25 de agosto de 1981, P. 2, “No a los estacionamientos subterráneos”, como una consideración de que no era necesario “destruir” el ambiente a favor de los vehículos de motor en el centro histórico de la ciudad.

Así pues, los males respiratorios relacionados a los problemas de las emisiones vehiculares eran ya una preocupación real para finales del siglo XX en la ciudad, de hecho existían notas periodísticas que argumentaban que “el estilo de vida influye en el envejecimiento”, muestra clara del cambio en la percepción cultural de los vehículos de motor, ya que a pesar de ser considerados como algo necesario para la movilidad urbana, también se empezaba a considerar que el estrés por conducir producía fatiga crónica y diversos males a la salud, además de los obvios problemas de emanaciones contaminantes al aire, que eran considerados un riesgo para niños pequeños y adultos mayores, instando por primera vez en una nota de 1998 a considerar “posiblemente” otros medios de transporte y mayor planificación urbana, para evitar el caos vial, imperante en la ciudad y la corrupción y poder de los grupos de transporte público³¹². Entonces el cambio de tendencia fue claro, de una cultura vehicular de movilidad necesaria a través de los motores, a una contracultura de crítica, en base a los problemas ambientales que las máquinas llevaban consigo, pero también a los estilos de vida modernos, que se han vuelto en ritmos de movilidad tan exigentes que provocan estrés masivo de los sujetos, con ciudades violentas en movilidad y contaminación. Un ejemplo sobre el emplazamiento contracultural de los vehículos de motor serían las protestas desde 1998 del proyecto de urbanización de la zona de la Loma de Santa María en la ciudad, una zona no sólo de recursos naturales, sino también arqueológicos, debido a que se proyectó la expansión carretera de forma masiva en dicho sector, formando rápidamente resistencias civiles³¹³, un problema que persiste hasta la actualidad.

Pero entonces qué pasa con la modernidad, que se constituye por el afán del movimiento controlado espacial y temporalmente en base a ordenamientos de vehículos de motor, ya que si una ciudad es moderna lo es en cuanto al número de vehículos que tiene y el número de calles que posea. Todo eso ha generado sin lugar a dudas una desvalorización en la función de los vehículos, formando a lo largo de décadas una crisis de la modernización, con los daños ambientales, los embotellamientos de tránsito y el estrés

³¹² Nota en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 26 de diciembre de 1998, P. 6-A, titulada “Males respiratorios agudos”. Una clara muestra de la contracultura vehicular.

³¹³ Para profundizar en el proyecto de urbanización motora en la Loma de Santa María de Morelia a finales del siglo XX y sus resistencias culturales, por consideraciones ambientales, véase a: Ávila García, Patricia, *Urbanización, poder local y conflictos ambientales en Morelia*, Centro de Investigaciones Económicas, UNAM Campus Morelia, Morelia, 2012. Trabajo centrado precisamente en dicho conflicto.

generado por ello, la propia ineficiencia del transporte por el exceso de unidades, la cada vez más escasas de combustibles, el alto índice de accidentes (cada vez más mortales, ya que cada vez más se toleran velocidades más grandes) y la formación de redes de poder que controlan y limitan la movilidad; en Morelia dicha cuestión fue característicamente más significativa, con los grupos hegemónicos de transporte público siempre marcando las pautas y ritmos de movilidad cinética. Entonces, en la ciudad de Morelia es claro que a partir de los años ochenta es que se comienza a construir esa contracultural vehicular de crítica y de posicionamiento a medios diferentes de movilidad, ya se comenzaron a valorizar que los vehículos eran los mayores consumidores de espacios, personal y público, pero relativamente ineficiente por el exceso, produciendo más bien una gran cantidad de violencia simbólica y contaminación del aire. Además de que, como ya se ha dicho, los sectores de transporte público han controlado tanto los tiempos como los precios de la movilidad colectiva, se ha producido un conflicto de resistencia contra ello.

El proceso de modernización en base a los vehículos de motor ha encontrado muchas diferencias en la localidad, una de las principales ha sido la iniciativa de la movilidad en medios alternos, ponderando las bicicletas desde finales de los ochenta, aunque con un tardío reconocimiento por parte de la autoridad; que como tal ha estado inmersa en la lógica de la modernización y en sus tecnologías de poder, los mecanismos de los que se vale la oficialidad para controlar y ejercer el poder, tales como las instituciones y los reglamentos³¹⁴, lo cual ha llevado a que pese a la formación de una contracultura y de una resistencia hacia los vehículos de motor, se mantenga la base epistémica de verdad de las máquinas como el medio por excelencia de la movilidad de cualquier tipo en las urbes, protegiéndola, pero moderándola también, vigilando en las últimas décadas las emanaciones, por ejemplo. El dominio moderno de la movilidad motora en Morelia se ha visto resistido por la formación de grupos y espacios de movیلidades alternas, un ejemplo muy claro y característico fue la formación a comienzos del siglo XXI (en 2006) del movimiento “bicivilizate”, constituido como un movimiento ciudadano que vasca generar, promover y desarrollar condiciones y espacios seguros para crear una cultura de convivencia y movilidad a través del uso de la bicicleta, con la consigna de "cultura de convivencia y movilidad humana sustentable"; cuyo movimiento se ha semi oficializado, o

³¹⁴ *Óp. Cit.*, Foucault, Michel, *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*, P. 24.

al menos tolerado, permitiéndole la formación de espacios y tiempos propios para dicha movilidad, aunque aun no como factor principal y sin ciclo vías oficiales; dichas actividades se constituyeron en la “ciclo vía recreativa dominical”, espacio temporal de recreación y educación en la movilidad (de 8 a 13 hrs todos los domingos), el "paseo Nocturno Lluvia o trueno" todos los miércoles 8:30 pm, el "paseo nosotras en bici" 2do y 4to sábado de cada mes, 5:00 pm y, el "paseo del último viernes de mes" 8:30 pm. ³¹⁵. Empero, la cuestión clave de dicho movimiento resultó en la cuestión de la civilización, de la auto moderación y las actuación racionales, en contra de lo irracional de la contaminación motora, en otras palabras la resistencia en base a la ponderación de reglas de etiqueta, como analogía al comportamiento (como los modales en la mesa).

Los valores de la significación en la propia tecnología de la movilidad han cambiado por las críticas a la producción y operatividad de la modernidad, agotadora y destructora de recursos, dividiendo al hombre en una tensión de valores, si como un hombre moderno, pero también como un hombre consiente³¹⁶. Esto ha llevado a considerar en las últimas décadas la propia dependencia excesiva de los seres humanos hacia la tecnología.

En Morelia la necesidad de un sistema de transporte público, realmente masivo, que dé un servicio ágil y de calidad a los usuarios y que al mismo tiempo reduzca las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera, ha sido ya pensado en los últimos años como una real y urgente necesidad; así como el reducir el número de vehículos, que ha crecido en las últimas tres décadas de forma alarmante en la ciudad. El problema se debe atacar desde diferentes ángulos, como la necesidad de estudiar proyectos de mejoramiento del transporte público que ya se han puesto en marcha en otras ciudades del país, como el Distrito Federal, programas que han reducido los caos viales de la movilidad motora y la propia contaminación, como el llamado Metrobús, un corredor de transporte público en una de las principales calles de la ciudad, un corredor de cero emisiones, un servicio express denominado Circuito Bicentenario, ciclotaxis y ecobicis; mientras que en Monterrey existe un Metrorrey, un Transmetro, un Metrobús y un Metro-Enlace; igualmente en León se han puesto en marcha medidas como el programa un día sin auto y la ampliación a la

³¹⁵ Datos directamente a través de Bicivilizate Michoacán, A.C., por medio de un contacto electrónico, marzo 2014.

³¹⁶ *Óp. Cit.*, Pacey, Arnold, “*The cultura of technology*”, pp. 120-121.

construcción de ciclo vías. Debe considerarse al respecto que la cuestión de explosión urbana en Morelia comenzó de forma masificadora a partir de la década de 1980, a mediados de ella, por tal motivo la centralización extensa y excesiva de movilidad y percepciones en el centro de la ciudad, han vuelto tremendamente ineficiente su operatividad en las afueras de la misma, la periferia de la ciudad no se ha constituido como un eficaz lugar de vida, ya que los servicios no se han descentralizado, por lo tanto el caos urbano es una realidad en Morelia en la actualidad. Por lo tanto, las dos constantes de contracultura vehicular son los sistemas masivos de transporte público y el fomento del uso de la bicicleta, una cuestión que han tiene mucho de qué hablarse en la pequeña ciudad de Morelia, pero que durante las últimas décadas se ha trabajado. Sin embargo, considero que a través de este trabajo se ha entendido que la tecnología no es un cuestión moral, mucho menos neutral, por lo tanto las prácticas y representaciones no cambiaran a menos que se cambie el significado de las máquinas, no basta con concebir medio móviles alternativos o políticas de desarrollo sustentable, sino también y al mismo tiempo resignificar a los vehículos de motor, para cambiar su estatus de medio de movilidad cinética único, algo para lo cual falta mucho trabajo. Con ello, efectivamente se lograría la descentralización de la ciudad de Morelia que se ha buscado desde hace ya varios años, no basta con poner circuitos de circulación alternos o extensos, o imponer prácticas de movilidad distintas a la mecánica en días marcados, no, la propia constitución de la ciudad no lo permite tal cual, con sus calles estrechas, lo que se debe modificar es la percepción cultural de los aparatos tecnológicos.

Comentarios finales.

La ciudad de Morelia ha sido un ejemplo constante de la adaptación de los vehículos de motor a condiciones específicas; me refiero, por ejemplo, a la dinámica en cuanto a su tamaño y acción, ya que desde comienzos del siglo XX la ciudad se ha constituido como una urbe de proporciones medianas, encaminada al desarrollo de servicios y sujetos; por ejemplo, el sector educación ha sido fuertemente desarrollado en la ciudad, en contraste con la industria que ha tenido participación prácticamente nula en la localidad. Se afirma a la ciudad como un espacio cultural, que agrupa varias funciones: lo oficial y lo recreativo; lo material y lo simbólico; construido por varias condiciones, económicas, culturales y sociales, donde se expresan varias formas sociales y mentales; donde los tiempos y los espacios son construidos, al mismo tiempo que funciona como un panóptico, de vigilancia ordenada y funcional, con reglas y leyes y, con actores, los ciudadanos³¹⁷. Su tamaño y densidad poblacional, así como el sector de profesionales que la constituyeron, hicieron que Morelia construyera condiciones sobre vehículos de motor orientadas a sentidos de convivencia más estrechos que en otras poblaciones.

Los vehículos comenzaron a introducirse en el escenario moreliano desde comienzos del siglo XX, se comenzaron a reglamentar prácticamente desde 1908; sin embargo existían imaginarios circulantes sobre los aparatos desde al menos 1904, en periódicos de la ciudad, donde se les calificaba en cuanto a sus significados, valorándolos como objetos ciertamente novedosos, pero con características exhibidas a favor de sus condiciones sociales. Desde su introducción han servido en Morelia como objetos suntuarios, portadores de significados jerárquicos y de estatus social, utilizados como signos de prestigio; pero al mismo tiempo desempeñando funciones de movilidad urbana, ya que, si bien la ciudad era pequeña, la presencia de los vehículos impulsó políticas de modernización en cuanto a caminos pavimentados, de tal forma que rápidamente se vio inmersa en la dinámica de modernidad imperante en la cultura occidental, la de construir las ciudades para y por los vehículos de motor, que son los que permiten la movilidad de los sujetos, los servicios y, prácticas económicas y políticas. Los significados de lujo,

³¹⁷ *Óp. Cit.*, Izquierdo, Yolanda, *Acoso y ocaso de la ciudad: la Habana de Alejo Carpentier y Guillermo Cabrera Infante*, pp. 17-27.

jerarquía y consumo, se circularon a lo largo del siglo XX para adaptarlos a especificidades contextuales, tales como las conversiones de significados de mediados de siglo, de concebir a los vehículos como entes de trabajo, con funciones ya bien establecidas; recordando que la tecnología pasa por estabilizaciones culturales, que es cuando alcanzan la aceptación general de significados en torno a ella y, los vehículos de motor tuvieron su estabilización general luego de la Segunda Guerra Mundial³¹⁸.

Durante las décadas de 1970, 1980 y 1990 la publicidad de los vehículos cambió de forma más intensa; existía un bombardeo constante de sus “beneficios”, entonces, como significante material sujeto a condiciones específicas, en Morelia los vehículos particulares mantuvieron significados de asociación simbólica con lo lujoso y la diversión, como medios de diferenciación con la otredad, portadores de significados jerárquicos en un juego de signos de distinción en el escenario público.

Además se constituyeron como signos diversos, como el familiar, donde se construía la movilidad en torno a ellos, con cuestiones como la seguridad como un nuevo significado para los vehículos; entonces queda claro que los vehículos particulares fueron una gran gama de representaciones y significaciones en Morelia, encaminados y vendidos como objetos de modernidad, de libertad, individualidad y aventura; pero imaginados como signos de unidad familiar, de seguridad, de control urbano, de consumo de signos y de su exhibición de manera suntuaria y, desde las últimas décadas, como el conector de la cotidianidad “necesario”.

Igualmente la humanización de las máquinas se vio significada en cuanto valores cotidianos; por ejemplo, a comienzos de siglo en la ciudad se les valorizaba como sujetos, como medios de distinción, pero conforme se imaginaron sus sentidos las máquinas se convirtieron en verdaderos seres vivientes, en cuanto a que se convivía con ellos de forma estrecha y con una relación metafórica con vida en los aparatos, asignándoles años de vida, personalizaciones específicas: colores (que expresan sentidos y significados), como miembros de la familia, o como seres queridos; lo que los convirtió en objetos más allá de las cualidades suntuarias con los que se los valoró durante las primeras cuatro décadas del

³¹⁸ *Óp. Cit.*, Kilne, Roland y Pinch, Trevor, *Users as Agents of Technological Change: the social construction of the American rural car*, 1994.

siglo. Se pensaron de formas tan corporales que los vehículos adquirieron significados en su construcción de acuerdo a tendencias contextuales de signos, por ejemplo, los largos adquirieron significados metafóricos con la masculinidad, como signos fálicos, o las curvaturas de diversos modelos comenzaban a emular desde mediados de siglo a las figuras femeninas, como signos de su sentido de objetos de significados sexuales. Se les dotó de vida de tal forma que las prácticas de conducción se realizaron en la ciudad en un tono de convivencia civilizada, con pautas para la etiqueta motora, como la mencionada práctica del “uno en uno”. Entonces, los vehículos particulares supusieron un juego de signos de consumo, recreo, aventura, y significados suntuarios y de jerarquización cotidiana, pero también se les caracterizó como entes vivos y simbióticos, imaginándolos como extensiones de las personas que los poseían, pero de forma tal que se les daba significados de parentesco, de amor, de sentimientos, de masculinidad, o se los usaba como medios en la práctica de cortejo.

En cuanto condiciones específicas, el paso hacia la movilidad colectiva resulta atractivo en Morelia, ya desde su introducción en la ciudad los vehículos se pensaron como signos de estatus social, por lo tanto la movilidad colectiva; se pensó originalmente desde ese sector y con ese sentido, el de querer formar parte del lujo al ser partícipes de los vehículos de motor que se paseaban por la estrechas calles de la ciudad.

Como signos de modernidad fueron utilizados por la oficialidad municipal moreliana desde su introducción como medios de expresión de la urbanidad; desde 1917 se comenzaron a usar como maneras de movilidad para los ciudadanos, pero impulsadas desde los particulares, que eran dueños de los vehículos y los usaban ellos mismos como muestras de jerarquía. En Morelia el transporte público comenzó como un transporte de diversión, enfatizado en sus rutas de paseo en la ciudad, pero que se reconfiguraría a partir de la significación del utillaje nocional de los vehículos, ya que como medios de transporte se les comenzó a signar valores distintos por parte de los sujetos que los trabajaban, los choferes, que se convertían en actores nuevos de la sociabilidad moreliana. Al mismo tiempo que con ellos nacían los usuarios, sujetos dependientes del servicio, pero ya no en cuanto a signos de estatus y medios de paseo y diversión, sino que paulatinamente la necesidad de movilidad se convirtió en la constante. Por lo tanto, para principios de la década de 1940, la

concepción de transporte público se desarrolló en la ciudad. La creación de la Cooperativa Valladolid supuso la transformación en la dinámica y concepción sobre lo que era la movilidad colectiva, ya que por un lado se había usado siempre como atracción; pero además ahora lo más significativo era que los choferes, la clase trabajadora, se había aglutinado para lograr la unión de dicha Cooperativa; se formó entonces la primera organización civil en Morelia encargada de la movilidad de los sujetos, con el permiso de la autoridad. Durante varias décadas se mantuvo la organización, convirtiéndose en un eje rector de las prácticas urbanas en Morelia, dirigida por una familia (la Cedeño) que tejó redes de poder y parentesco, con hegemonía en el sector, reconocida y negociada con la oficialidad y que aglutinó a los grupos de trabajadores en torno a ella.

Se creó la diferenciación entre transporte público y transporte colectivo. Lo público refería a la condición de civilidad urbana, con el derecho de movilidad de los ciudadanos en el entorno constituido como una ciudad moderna; donde el espacio es de la ciudadanía en función del utillaje de servicios y consumo, pero para el desarrollo de la masificación.

Lo colectivo se experimentó en el propio transporte en cuanto a la participación simultánea de los sentidos, al viajar se compartía el tiempo y espacio interno de los vehículos, que como se ha dicho por su tamaño y forma de interacción, suponían formas de sociabilidad directas en la cotidianidad, volviendo a lo colectivo por lo tanto la forma de percepción del público a la realidad de movilidad, con el reconocimiento a la otredad de los sujetos que compartían el micro universo de los vehículos.

Existieron conflictos laborales constantemente en torno a los sectores de servicio público, siendo la década de 1970 una de transformaciones profundas en cuanto a estructura, pero también en cuanto a percepción de los vehículos de motor. Se formó otra organización, la Asociación Civil de Auto Transportistas Michoacanos Hidalgo (1971) desprendida de la formación de conciencia de clase de los choferes por las aparentes disparidades laborales existentes en la última organización, sin embargo, aunque se reconocieron varias cuestiones laborales como las jornadas de trabajo de ocho horas o el reconocimiento a sindicatos especificados para los trabajadores al volante, las condiciones de hegemonía persistieron, volviéndose sólo más complejo el sistema de movilidad urbana, con más unidades, más redes de poder y más sujeción de los trabajadores a sus líderes. La

cuestión de las rutas de movilidad, por ejemplo, se imponían arbitrariamente desde mediados de siglo en la ciudad por las organizaciones civiles, con una aprobación de la oficialidad de tránsito, pero con el interés más profundo de vigilar y castigar cuestiones de velocidad y movilidad tolerada, en cambio no de una organización funcional de la ciudad.

La década de 1980 significó en Morelia una etapa de transformación sin precedentes en ninguna otra parte de México hasta ese momento, ya que se estatizó el servicio de transporte público, una política que buscaba desarticular el poder y hegemonía de los particulares y sus organizaciones en cuanto a movilidad en la ciudad, que ya era percibida como una necesidad total para los sujetos en su día a día. La estatización (1981) supondría la expropiación de todos los derechos de movilidad a favor del Estado (la municipalidad de Morelia), otorgándoles salarios fijos a los choferes, jornadas laborales y unidades nuevas, volviendo además al servicio semi gratuito para los usuarios, que únicamente tenían que pagar una cuota de recuperación y mantenimiento; un proyecto que fue calificado de “utópico” por los propios trabajadores, que se veían imposibilitados a ejercer tácticas de vida que les permitían un sustento mayor, una ganancia económica diferente en el pasado.

La estatización se revirtió en Morelia en 1987, devolviendo el control de la movilidad urbana a particulares, pero ya no aglutinados en organizaciones civiles, ahora más bien en sindicatos vigilados por una organización oficial estatal (la COCOTRA, afiliada al PRI), cuestión que volvió a transformar la dinámica de movilidad, que experimentó muchos cambios en las últimas décadas y, que se mantiene de tal forma hasta nuestros días, con transporte público súper rentado, en cuanto a que se renta el derecho a trabajar en él, por parte de sujetos que aglutinaron toda la hegemonía de movilidad colectiva en ellos, por medio de sindicatos o uniones de transportistas, como líderes carismáticos, lo cual ha producido un exceso de unidades que no se traduce en exceso de movilidad, sino a una desorganización de la misma, volviéndola caótica y con formas de violencia motora constante., como en choques y pleitos.

En cuanto a las percepciones, como una ciudad de relaciones y constitución física estrecha, por la conformación de sus calles y la población relativamente pequeña hasta la década de 1980, las unidades siempre se representaron de forma interpersonal, pero de manera afectiva, o sea que se imaginaron a los vehículos como espacios de sociabilidad y

de reconocimiento, donde se interactuaba con los otros y se compartía la realidad, instituyendo prácticas de sociabilidad tales como los códigos de conducta en el espacio y tiempo interno del transporte, con saludos de cortesía al abordar o de despedida al bajarse, dirigidos a los otros usuarios y al mismo chofer; o formas de pasar el dinero, de mano en mano entre los pasajeros hasta alcanzar al conductor, o la forma de ayudar a los otros con sus cosas mientras viajan de pie; así como la práctica de ceder el asiento a favor de personas mayores, o como táctica de cortejo para con las jóvenes; además de las pláticas internas que se hacían de forma directa a la cara. Todas las unidades de transporte en Morelia eran de constitución pequeña y cerrada, semi circular, donde los pasajeros se veían al rostro, por tal motivo desde la década de 1917 y con la entrada de los camiones largos se instituyeron las combis, unidades pequeñas. Además, se les consideraba como entes vivos, de convivencia cotidiana para sus choferes que los utilizaban para el sustento pero también para su sociabilidad.

En la ciudad se instituyó un sistema de movilidad colectiva funcional con base en los vehículos de motor, con los transportes públicos imponiendo rutas y tiempo (estaban sujetos a relojes) a los particulares, pero que convivían en la realidad percibida de urbanidad. La ciudad entonces se entiende como un sistema de vigilancia para garantizar la organización social que legitima las prácticas económicas y políticas, como un sistema de signos que dan valor a la vida y a los sentidos de los sujetos y la vuelve inteligible para ellos, dándole significado a las cosas, a los espacios y a los tiempos. En dichas ciudades modernas, en el sentido de control y vigilancia a favor de la funcionalidad y de percepción de adelanto, la movilidad motora se constituyó como uno de sus ejes rectores. En Morelia la transformó paulatinamente, pero con una desorganización notoria, ya que las rutas y caminos se imponían por parte de particulares sin vigilar la funcionalidad del espacio, desde la década de los 1980 se instauraron sistemas de control de velocidad y políticas de mejoramiento urbanas tales como la construcción de espacios sociales a los cuales el acceso en vehículo era preferente, a la construcción de un Libramiento (un sistema de movilidad rápido circundante a la ciudad) con el propósito de descentralizar la circulación en Morelia, o la puesta en escena de semáforos electrónicos, para regular la civilidad. En Morelia la característica fundamental ha sido la dependencia extrema hacia el centro de la ciudad para regular la movilidad, como medio por excelencia y, de hecho a lo largo del siglo ha crecido

descuidadamente, expendiendo rutas y caminos, pero no de forma planificada; la descentralización efectiva comenzó apenas a finales de la década de 1980, que ha regulado de forma más práctica la movilidad, pero sin convertirse en una solución, la dependencia del centro es demasiada. La ciudad se ha entendido como un panóptico de funcionalidad, también se ha contrastado con percepciones de movilidad distintas a la mecánica, con prácticas emergentes cada vez de mayor importancia en la localidad, que efectivamente suponen medios alternos, pero sin cambiar la percepción cultural tan marcada en la ciudad de los vehículos no se llegaría a nada; hay que trabajar fuertemente en ello.

Las prácticas igualmente se constituyeron desde la oficialidad, con reglamentos de conductas toleradas, fundamentalmente basadas en la medición de la velocidad, para hacerla segura y no peligrosa, con agentes sociales (de tránsito) encargados de vigilar y castigar a quienes no cumplieran las condiciones de movilidad motora; otra cuestión importante siempre fue la del estado de conducción, siendo la ebriedad una práctica no tolerada, pero constante. Las resistencias a las prácticas, a las formas de entender e interactuar con los vehículos era más bien la constante, aprovechando las ocasiones para formarse espacios de poder propio en cuanto a la movilidad; por ejemplo, era frecuente que se utilizaran rutas alternas a las establecidas a manera de atajos, para agilizar la movilidad, que se estacionaran en banquetas y sitios prohibidos para aprovechar el tiempo y espacio, o bien la conocida práctica moreliana del “uno en uno”, ya que a falta de señales en la ciudad, sobre todo en su zona centro, los conductores se turnan en su movilidad para hacerla ágil, cuestión que se terminaría normando. En fin, una serie de comportamientos cotidianos y considerados no correctos fueron la constante de la movilidad en vehículos de motor, constituyendo actores sociales que precisamente actuaban roles de comportamiento de acuerdo a las ocasiones, siempre a manera de tácticas para ellos sacar algún provecho de la situación: como la tan sonada mordida, mecanismo de soborno a los oficiales de tránsito para evitar castigos y moverse a velocidades no toleradas, que al mismo tiempo es aprovechada por los oficiales para hacerse de un ingreso económico extra, pero no legal.

En las percepciones siempre existen las cuestiones contra culturales, ya que si bien los vehículos de motor se han transformado en la “sangre del cuerpo” de las ciudades modernas, volviéndolos los medios por excelencia de movilidad, también han generado

problemas muy grandes en cuanto a cuestiones de salud pública y de medio ambiente. En Morelia dichas valoraciones se hicieron de forma tardía respecto a otras ciudades en el mundo y, sería desde mediados de la década de 1990 que se realizaron valoraciones en cuanto a la violencia simbólica que producían los vehículos, con accidentes constantes, la contaminación extrema en los sistemas naturales y sociales, como la contaminación auditiva. Por lo tanto; se empezarían a formar clubes de medios alternos de movilidad, con los ciclistas, como la opción por excelencia en Morelia, que lograrían cristalizar para comienzos del siglo XXI prácticas de crítica a la movilidad motora, apropiándose de espacios y tiempos, como en los recorridos ciclistas que se hacen en la ciudad desde comienzos del nuevo siglo, impulsando el lema “bicivilizate”, a manera de civilidad social de movilidad limpia. Sin embargo, la eficiencia de dichas cuestiones contra culturales no han encontrado, al menos en Morelia, un sustituto eficiente para la movilidad masiva de sujetos y productos, lo cual no quiere decir que no existan alternativas; por ejemplo, en ciudad de México se ha agilizado al transporte al hacerlo masivo, por medio de sistemas de colectividad tales como los metro buses, o las líneas verdes, así como con programas de compartir vehículos o de no circular en días específicos, ponderando en cambio medios como la bicicleta; empero, en Morelia la valoración de los vehículos de motor los ha transformado en una necesidad social percibida, además de cuestiones de estatus y lujo, lo cual vuelve imposible su desplazamiento como medio de movilidad en la ciudad, pese a los intentos de las organizaciones de contra cultura, lo que se requiere para una transformación es replantear y reconstruir los significados de las máquinas de motor, de lo contrario la ciudad se seguirá estructurando en torno ellos.

Entonces, las prácticas sociales, que son los comportamientos, valores, maneras de pensar, de vestir, de comer y de percibir, así como de interactuar con los objetos, son construcciones sociales que se fundamentan en el lenguaje, en el discurso, para, a través de metáforas y diversas formas discursivas de interpretación de la realidad, construir las formas de vivir y reconocer el mundo. Los discursos, por lo tanto, se aprehenden como sociedad de formas constitutivas y son los ejes rectores en los cuales los actores se reconocen y se diferencian, sin embargo, el gran discurso social (Discurso con D mayúscula), como en el caso de los vehículos de motor es un factor compartido por las sociedades en su esquema de totalidad, en este caso inserto en la cuestión de la movilidad

motora como signo de modernidad, pero discursos de cotidianidad (discurso con d minúscula) y de grupos diversos que actúan de acuerdo a las ocasiones, muchas veces son contrarios a los discursos de la oficialidad social; por ejemplo, en cuanto al desplazamiento en vehículos de motor, que muchos los consideran dañinos para el entorno, o a las propias consideraciones espaciales que determinan la formación de interacciones, como los vehículos pequeños y de relaciones directas en Morelia; en fin, los discursos como esquemas de realidad expresan las formas de concebir a la tecnología y, lo hacen por medio de actuaciones sociales con roles bien establecidos³¹⁹.

En ese sentido, debe entenderse que los vehículos de motor como signo de modernidad, no el único, lo son en cuanto a que las percepciones de modernidad se han fundamentado a través de ellos como sustento material para la concepción de la sociedad de movilidad mecánica, lo que la ha vuelto posible, por lo tanto se ha percibido desde ese punto de vista a la modernidad de los vehículos de motor como la modernidad general³²⁰, al menos en la percepción aceptable, por tal motivo las ciudades el mundo en la actualidad se encuentran en ese esquema de modernidad cinética, a través de los aparatos mecánicos, para todo tipo de funciones; empero, se han realizado consideración críticas a estas posiciones de modernidad, enfatizando en cambio medios alternos de movilización, amigables con el medio ambiente y de características menos demandantes a la hora de la planificación urbana. A decir verdad considero que efectivamente la movilidad urbana se ha constituido en un caos de movilidad y eficiencia, al menos en el caso moreliano es claro, ya que el exceso de vehículos ha provocado una violencia simbólica significativa, lo cual ha impedido que la ciudad opere en buenos términos, ya que se paraliza por las enormes aglomeraciones de unidades de motor, el servicio público no se ha desarrollado como un medio eficaz de interconexión, si bien es percibido como totalmente necesario, no es eficiente, en gran medida por su desarrollo, con grupos de poder hegemónicos que mantiene el control sobre el mismo, lo cual no posibilita la planeación eficiente en la ciudad, medidas alternas deben considerarse, como por ejemplo la de los transportes limpios tales como la bicicleta, o cuestiones de movilidad masiva como el metrobus o

³¹⁹ Véase: Gee, James Paul, *An introduction to discourse analysis: theory and method*, Routledge edit., New York, 1999, P. 7

³²⁰ Véase: Touraine, Alain, *Crítica de la modernidad*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, Argentina, 1994, P. 134.

colectivos de otro tipo, tal como en ciudades de mayor tamaño y densidad poblacional, para reducir el número de vehículos de motor y hacer el desplazamiento cotidiano una cuestión de mayor eficiencia y menor impacto ambiental y social.

Así pues debe entenderse que el propósito de esta tesis fue el de realizar análisis de los significados y prácticas que la tecnología adquiere en espacios en específico. A lo largo del siglo XX Morelia se constituyó como un escenario de interacción social en la que humanos y máquinas se significaban y actuaban mutuamente, los valores y representaciones entonces fueron el fruto de esa simbiosis. Los vehículos de motor sin duda han encarnado los sentimientos y sentidos humanos en su totalidad, desde ser pensados como extensiones de la corporalidad, como objetos suntuarios o de deseo, hasta mecanismos de control y movilidad espacial y temporal, que han construido la realidad urbana en cuanto a dinámicas y eficiencia. En Morelia como consecuencia de las condiciones contextuales de la ciudad la dinámica fue específica, formando grupos de poder bien definidos y caracterizando actores de todo tipo, ya que por ejemplo las organizaciones de transporte controlaban a través de su hegemonía de derecho de movilidad a las pautas urbanas de circulación de sujetos y de realidades; al mismo tiempo que han constituido sin duda signos de modernidad, de consumo, de trabajo, de sexualidad y de diversión, a la par de los de estatus y, como signos que son han circulado en el imaginario moreliano para venderse y aprehenderse, para formar estilos de vida y mecanismos de funcionamiento social. En ese sentido puede apreciarse que efectivamente las relaciones tecnológicas-humanas suponen una cuestión de simbiosis, de conformación y transformación de sentidos, donde se le da valor a las cosas y viceversa, las cosas determinan modos de percepción. Han caracterizado actores sociales³²¹, con roles bien marcados en la vida cotidiana urbana y, con códigos sociales de comportamiento bien diferenciables, que constituyen las representaciones y prácticas en torno a los vehículos de motor en Morelia como algo si bien no único, si con sus propios códigos, que sólo los morelianos entenderían, por ejemplo al abordar una combi y recibir dar el saludo, pasando el dinero a la persona que va al lado, escuchando al mismo tiempo las conversaciones con los demás, mirándolos de frente, tocándolos, pero de forma tolerada en contacto directo y

³²¹ *Óp. Cit.*, Burke, Peter, *Actuando la historia: la importancia de las ocasiones*, P. 107.

reconocimiento sociales con los otros morelianos, con anuncios de bajadas en voz alta y por lo tanto de significados de necesidad, de movilidad, de realidad, además de lujo y estatus.

A decir de lo anterior me aventuraré a aseverar que la tecnología es: la practica de significación de los entes materiales, que son concebidos como extensiones de los sentidos y deseos del humano, tanto como sus necesidades, funcionales, políticas y económicas y, por lo tanto coexisten como simbiote de la humanidad, sujeto a ella y a la vez determinante de ella; así pues para nada la tecnología es una cuestión amoral, o sólo funcional.

Las condiciones que existen en la ciudad de entender a los vehículos de motor como más que simples artefactos o herramientas son claras, se les ha valorado a lo largo del siglo XX como entes verdaderamente significativos en cuanto a sentidos y valores, han formado prácticas y aglutinado grupos y formas de vida en torno a ellos, de igual forma que han constituido la fuente de poder para varios grupos, que han moldeado las maneras de circular en la ciudad. Verdaderamente ha resultado un problema, ya que la movilidad motora no es funcional la ciudad, por exceso de vehículos, grupos de poder muy fuertes por sus condiciones históricas de hegemonía, que permiten las condiciones laborales a miles de choferes o paralizan la ciudad al cancelar el servicio. Sin embargo las valorizaciones son fuertes, se les considera como algo absolutamente necesario para que la vida sea de la forma en la que se articula, esto para prácticamente la totalidad de los sujetos de la ciudad, que han transformado a los vehículos de motor en actores vitales para la urbe moreliana.

Actores se han formado a lo largo del siglo, que actúan conforme a las ocasiones, pese a que existen guiones para ellos. Por ejemplo, los choferes han desarrollado tácticas para sacar provecho del tiempo que conducen y hacer de los vehículos extensiones de sus viviendas, los vuelven sus habitus, pese a que existen prohibiciones en cuestiones como las de comer a bordo de las unidades. Pero es sólo un ejemplo, actores como los usuarios, los conductores particulares y los agentes de transito se han creado como verdaderos micro organismos de funcionamiento de la ciudad, que la articulan, le dan sentido y vigilancia y al mismo tiempo la hacen ser efectivamente funcional en el esquema de modernidad. Por tanto pues los vehículos se entienden como actores fundamentales y, en el escenario moreliano se evidencia que efectivamente la tecnología supone una cuestión cultural,

determinada por significados y circulada en signos y prácticas, que es variable en cada lugar y momento en el que se desenvuelva la tecnología.

Sin embargo, no pretendo argumentar que he concluido con los análisis a los significados y prácticas de los vehículos de motor en Morelia, ya que en verdad la gama de significados es tan infinitamente grande como la gama de pensamientos humanos, que vuelven a las máquinas en cuestiones sociales y, efectivamente hacen que den sentido a la vida, pero están sujetas a interpretaciones variables. Por lo tanto terminare diciendo que aun queda mucho por hacer en la comprensión histórica de los vehículos de motor, como más que simples herramientas, hace falta caracterizar a más actores, a más formas de concebir la realidad tecnológica. Lo que si puedo decir es que la ciudad de Morelia ha visto a los vehículos como entes fundamentales de su desarrollo, con juegos de signos y significados complejos, que han dado forma a las maneras de organizar y vivir la ciudad, dado a sus dueños sensaciones de existencia intensas y variables y los han vuelto una verdadero símbolo de la vida urbana, con códigos y prácticas distintivas de cortesía y conducción del espacio, que han devenido en percepciones y realidades de tiempos y movilidad funcional. Con estas líneas son con las que finalizo el presente trabajo, con el compromiso y proposición de continuar en la construcción de percepciones históricas sobre la tecnología.

Fuentes.

Fuentes de Archivo.

Archivo privado Cedeño, propiedad de Guadalupe Cedeño Peguero, 1940-1987.

Archivo Histórico Municipal de Morelia, AHMM, Fondo Siglo XX.

Archivo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, AMIA, 1979 y 1980.

Fototeca del Archivo del Poder Ejecutivo de Michoacán, Fondo antiguo de Morelia.

Fototeca de la Voz de Michoacán, 1950-1999.

INEGI, Censos, 1970, 1980, 1990, 2000.

Hemerográficas.

La Voz de Michoacán, Morelia, 1950-1999.

Diario Oficial de Estado de Michoacán, Morelia, 1908, 1956, 1981, 1994 y 2002.

El Centinela, Morelia, 1908.

La Actualidad, Morelia, 1908.

El Heraldo Michoacano, Morelia, 1940.

Informador Camionero. Voz del transportista nacional, México, 1971.

El Sol de Morelia, Morelia, 2009.

El Cambio de Michoacán, Morelia, 2011.

Bibliografía.

- Acevedo, Jorge, *La industria automotriz de México en cifras*, UAM, México, 1976.
- Aguilar García, Javier, *La política sindical en México: la industria del automóvil*, editorial Era, México, 1982.
- Aguilar Méndez, Fernando A., *Morelia. Urbanización en tierra ejidal: 1927-1994*, UAM-X, México, 2001.
- Aibar Eduardo, *La Vida Social de las Máquinas: Orígenes, Desarrollo y Perspectivas Actuales en la Sociología de la Tecnología*, Universidad de Salamanca, España, 1996.
- Álvarez Palma, Ilse, *Los factores mentales del coleccionismo de autos antiguos en México*. Estudiante de maestría del Colegio Mexiquense, Toluca. Tesis de Licenciatura presentada en la Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, octubre 2011.
- Arcan, Bernard, *El jaguar y el oso hormiguero. Antropología de la pornografía*, editorial Nueva Visión, Buenos Aires, 1993.
- Arreola, Cortés, Raúl, *Historia de la Universidad Michoacana*, UMSNH, Morelia, 1996.
- Asimov, Isaac, *Enciclopedia Biográfica de Ciencia y tecnología*, Alianza, México, 1989.
- Ávila Fuenmayor, Francisco, *El concepto de poder en Michel Foucault*, revista *A parte Rei revista de filosofía* n° 53, Madrid, España, septiembre de 2007.
- Ávila García, Patricia, *Urbanización, poder local y conflictos ambientales en Morelia*, Centro de Investigaciones Económicas, UNAM Campus Morelia, Morelia, 2012.
- Ávila, P., *Las políticas de reservas tradicionales en la ciudad de Morelia*, en: Fausto, Adriana, *Políticas y estrategias sobre el suelo urbano: el control de la ciudad y la organización de la sociedad*, Universidad de Guadalajara, Guadalajara, 1998.
- Aziz, Alberto, *Cultura de masas, medios de difusión y culturas subalternas*, revista: Estudios sobre las culturas contemporáneas, Universidad de Colima, Colima, 2011.
- Bajtín, Mijail, *Estética de la creación verbal*, Siglo XXI editores, México, 1999.
- Baudrillard, Jean, *El sistema de los objetos*, Siglo XXI editores, Madrid, España, 2010.
- Belting, Hans, *Antropología de la imagen*, Katz editores, Buenos Aires, Argentina, 2012.
- Benavente, Jacinto, *Teatro. El automóvil?*, Madrid, 1918.
- Bentham, Jeremy, *El panóptico*, ediciones La Piqueta, Madrid, 1959.

Berman, Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Siglo XXI, México, 1989.

Bijker E., Wiebe, Hughs, Thomas y Pinch, Trevor, *The social construction of technological systems: New directions in the sociology and history of technology*, Massachusetts Institute of Technology, MIT press, Cambridge, Massachusetts, 1989.

Bourdieu, Pierre, *Outline of a theory of practice*, 1977, en: Burke, Peter, *Historia y Teoría Social*, Amorrurtu editores, Buenos Aires, 2004.

Bourdieu, Pierre, *Cosas dichas*, Gedisa, Barcelona, 2000.

Bourdieu, Pierre, *Lección sobre la lección*, edit. Anagrama, Barcelona, 2002.

Burke, Peter, *¿Qué es la historia cultural?*, Paidós, Barcelona, 2006.

Burke, Peter, *Actuando la Historia: La Importancia de las Ocasiones*, En: Gómez Mendoza, Oriol y Urrego Ardila, Miguel Ángel (coords.), *La cultura en tiempos modernos. Peter Burke y la historia cultural*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, 2011.

Burke, Peter, *Historia y Teoría Social*, Amorrurtu editores, Buenos Aires, 2004.

Butler, Judith, *Actos performativos y constitución de género: un ensayo sobre fenomenología y teoría feminista*, En: Case, Sue-Ellen (Coord.), *Realización de los feminismos: teoría crítica feminista y teatro*, Universidad John Hopkins Press, 1990.

Cahill, J., *The compelling image: natura and style in seventeenth century chinese painting*, 1982, en: Burke, Peter, *Historia y Teoría Social*, Amorrurtu editores, Buenos Aires, 2004.

Callon, Michel, *El proceso de construcción de la sociedad. El estudio de la tecnología como herramienta para el análisis sociológico*, en: Doménech, M. y Tirado, F., *Sociología Simétrica*, Gedisa, Barcelona, 1998.

Calva, José Luis, *La economía mexicana en cifras*, UNAM, México, 1978.

Carrillo Frías, Emmanuel, *Entre el Sonido del Mofle y el Pitido del Claxon: Los Automóviles en Irapuato entre 1920-1946*, H. Ayuntamiento de Irapuato, Guanajuato, Irapuato, 2009.

Castells, Manuel, *Comunicación y poder*, Alianza edit., Madrid, 2009.

Civ' Jan, T. V., *La Semiótica del comportamiento humano en situaciones dadas (principio y fin de las ceremonias, formulas de cortesía)*, En: Lotman, Jurij M., *Semiótica de la cultura*, Cátedra, Madrid, 1979.

Chartier, Roger, *El mundo como representación. Estudios sobre historia cultural*, Gedisa, Barcelona, 2005.

Chartier, Roger, *El mundo como representación. Historia cultural: entre práctica y representación*, Gedisa, Barcelona, 1996.

Coseriu, Eugenio, *Lecciones de lingüística general*, Gredos edit., Madrid, 1981.

Crosta, Pier Luigi, *Interacciones: prácticas, políticas y producción de la opinión pública. Un camino a través de la literatura, con especial atención al conflicto*, Universidad IUAV, Venecia, Italia, 2006.

Da Galiana, Tomas, *Pequeño Larousse Ilustrado de la Ciencia y tecnología*, Ediciones Larousse, México, 1989.

Davis, Flora, *La comunicación no verbal*, Editorial Alianza, Madrid, 2004.

De Certeau, Michel, *La invención de lo cotidiano 1. Artes de hacer*, Universidad Iberoamericana, 1º edición en español, México, 2000.

De Jesús, Gloria Cruz, *Cambios introducidos en el concepto chofer y su impacto en la administración del Negociado de Seguro Social para Choferes y otros Empleados*, Universidad de Puerto Rico, Río Piedras Campus, 1981.

De Mauleón, Héctor, *Ángel de Campo, cal y arena*, colección los imprescindibles, México, 2009.

Denieulf, Pierre Noël, *Etnotecnología del juego*, En: Jaulin, Robert (Coord.) *Juegos y juguetes. Ensayos de Etnotecnología*, Siglo XXI editores, Madrid, España, 1981.

De Valles, Arnaldo, *Teoría jurídica de la organización del Estado*, Universidad de Padua, Padua, Italia, 1936.

Domínguez, Carlos, *El automóvil*, Salvat Edit., México, 1973.

Durkheim, Émile, *La división social del trabajo*, tesis doctoral, 1893.

Elias, Norbert, *El proceso de civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*, Fondo de Cultura Económica, México, 1989.

Ettinger, Catherine R., *Modernidades Arquitectónicas. Morelia 1925-1960*, Secretaria de Cultura, Morelia, 2010.

Foucault, Michel, *Historia de la Sexualidad. La voluntad del saber*, Siglo XXI editores, México, 2003.

Foucault, Michel, *Las palabras y las cosas*, Siglo XXI editores, Buenos Aires, 1968.

- Foucault, Michel, *Microfísica del poder*, La Piqueta edit., Madrid, 1992.
- Foucault, Michel, *Tecnologías del yo y otros escritos afines*, Paidós, Barcelona, 1990.
- Foucault, Michel, *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*, Siglo XXI editores, Argentina, 2002.
- Freund, Gisèle, *La fotografía como documento social*, Ediciones Gil, México, 1993.
- Fromm, Erich, *La condición humana actual*, Editorial Paidós, Barcelona, 1989.
- Gabor, Dennis, *Innovaciones: científicas, tecnológicas, sociales*, Universitarias edit., Santiago, Chile, 1972.
- Gadamer, Hans-George, *Verdad y método I*, ediciones Sígueme, Salamanca, 1999.
- Gee, James Paul, *An introduction to discourse analysis: theory and method*, Routledge edit., New York, 1999
- Geertz, Clifford, *La interpretación de las culturas*, Gedisa, decima edición, Barcelona, 2003.
- Gispert, Carlos, *Enciclopedia de la Ciencia y la Tecnología*, Océano, España, 2003.
- Giucci, Guillermo, *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Universidad Nacional de Quilmes, Argentina, 2007.
- Gómez Mendoza, Oriel, *El beneficio por cianuración en Guanajuato. Hacia el análisis sociotécnico*, El Colegio de Michoacán, Tesis de doctorado, Zamora, 2005.
- Gómez Mendoza, Oriel, *La Imagen Como Texto Cultural*, En: *La cultura en tiempos modernos. Peter Burke y la Historia Cultural*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, 2011.
- Gómez, Mendoza, Oriel, *Historia de la tecnología. Disrupciones y perspectivas*, En: Martínez Ayala, Jorge Amos y Gutiérrez López, Miguel Ángel (coords.), *Las costumbres de Clío. Algunos métodos para la historia*, Facultad de Historia, UMSNH, Morelia, 2012.
- Gorz, André, *La ideología social del automóvil*, Letras Libres, México, Diciembre de 2009.
- Gruppi, Luciano, “*El concepto de Hegemonía en Gramsci*”, Ediciones de Cultura Popular, México, 1978.
- Guiraud, Pierre, *La semántica*, 2º edición, Fondo de Cultura Económica, 1992.

- Guiraud, Pierre, *La semiología*, 24° edición, Siglo XXI edit., México, 1999.
- Gutiérrez González, Ernesto, *Derecho de las obligaciones*, Porrúa, México, 2002.
- Habermas, Jürgen, *Historia y crítica de la opinión pública. La transformación estructural de la vida pública*, Editorial Gustavo Gili, México y Barcelona, 1986.
- Halbwachs, Maurice, *Conciencia individual y el espíritu colectivo*, En: el *Diario Americano de la Sociología*, n° 44, Universidad de Quebec, Canadá, 1939.
- Hall, E.T., *Comunicación no verbal: perspectivas básicas*, En: Knapp, Mark L. (Coord.), *La comunicación no verbal. El cuerpo y el entorno*, Paidós edit., Barcelona, 1982.
- Hebdige, Dick, *Subculture. The meaning of style*, Routledge editorial, Estados Unidos, 1979.
- Hener, María Teresa, *Territorio, desterritorialización y reterritorialización: un abordaje teórico desde la perspectiva de Deleuze y Guattari*, revista Huellas n° 13, UNLPam, Buenos Aires, Argentina, 2009.
- Herman F., Mark, *Encyclopedia of Polyme, Cience and Tecnology*, Board, New York, 1970.
- Hernández Ramírez, Cecilia y Juárez Gutiérrez, Javier, *El malestar en la cultura del consumo*, *Revista Política y Sociedad*, Vol. 39 N° 1, Facultad de Ciencias Sociales y Políticas, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2002.
- Hobsbawm, Eric, *El mundo del trabajo. Estudios históricos sobre la formación y evolución de la clase obrera*, editorial Crítica, Barcelona, 1987.
- Honderich, Ted, *The Oxford Companion to Philosophy*, Oxford University Press, Estados Unidos, 1995.
- Islas Rivera, Víctor, *Estructura y desarrollo del sector transporte en México*, El Colegio de México, México D.F., 1990.
- Izquierdo, Yolanda, *Acoso y ocaso de la ciudad: la Habana de Alejo Carpentier y Guillermo Cabrera Infante*, Editores Isla Negra, Universidad de Puerto Rico, Arecibo, 2002.
- Jodelet, Denise, *La representación social: fenómenos, concepto y teoría*, en: Moscovici, Serge (coord.), *Psicología Social II. Pensamiento y vida social. Psicología social y problemas sociales*, Ediciones Paidós, Barcelona, 1986.
- Jung, Carl Justav, *Arquetipos e inconsciente colectivo*, Paidós, Barcelona, 2003.

- Kilne, Roland y Pinch, Trevor, *Users as Agents of Technological Change: the social construction of the American rural car*, Revista: *Technology and Culture*, Vol. 37, Universidad Johns Hopkins, Baltimore, Estados Unidos, 1996.
- Kreimer, Roxana, *La tiranía del automóvil*; ediciones Anarres, Buenos Aires, 2006.
- Latour, Bruno, *Nunca fuimos modernos. Ensayo de antropología simétrica*, Siglo XXI editores, Argentina, 2007.
- Laudan, Rachel, *Natural alliance or forced marriage? Changing relations between the histories of science and technology*, mecanoescrito, Universidad de Hawái, 1995.
- Le Goff, Jacques, *Los campesinos en la historia europea*, editorial Crítica, Barcelona, 1995.
- Lewis, David y Goldstein, Laurence, *The automobile and the American culture*, University of Michigan Press, 1983.
- Martínez del Río, Marita, *Historia del Transporte en México*, Artes de México, México, 1960.
- Mead, Margaret, *Changing perspectives on modernization*, En: John J. Poggie y Robert N. Lynch, *Rethinking Modernization: Anthropological Perspectives*, University of Rhode Island, 1974.
- Montiel Hernández, Yolanda, *Un mundo de coches. Nuevas formas de organización del trabajo. Estudios de caso*, CIESAS, México, 2001.
- Morin, Edgar, *El espíritu del tiempo: ensayo sobre la cultura de masas*, Taurus, España, 1966.
- Moscovici, Serge, *El psicoanálisis, su imagen y su público*, Editorial Huemul S.A., Buenos Aires, 1979.
- Muñoz Onofre, Darío, *Construcción narrativa en la historia oral*, Revista *Nómadas*, núm. 18, Bogotá, Colombia, mayo de 2003.
- Nasio, Juan David, *Cinco lecciones sobre la teoría de Jaques Lacan*, Gedisa, Barcelona, 1998.
- Nora, Pierre, *En los lugares de la memoria*, Ediciones Trilce, Santiago, Chile, 2009.
- Olela, Henry, *The Afriacan Foundations of Greek Philosophy*, citado en: Martínez Ayala, Jorge Amós, *...A bailar con tal encanto y arte...La historia cultural como cámara oscura*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, 2012.

- Ortega y Gasset, José, *“Meditaciones del Quijote”*, 1914.
- Pacey, Arnold, *The culture of technology*, MIT press edition, Cambridge, Massachusetts, 1983.
- Pasqui, Gabriele, *Progetto, governo, società. Ripensare le politiche urbane*, Franco Angeli edit., Milán, Italia, 2005.
- Pérez, Edmundo, *Paisaje urbano en nuestras ciudades*, revista *Bitácora Urbano-Territorial*, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2000.
- Pinch, Trevor *La construcción social de la tecnología: una revisión*, Cambridge, MIT press, 1987.
- Preciado Robles, Karla, *Los imaginarios sociales sobre los objetos tecnológicos en la sociedad moderna. El caso del automóvil en la zona metropolitana de Guadalajara*, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, Tlaquepaque, Jalisco, Tesis de Maestría, 2011.
- Rae, John B., *El automóvil norteamericano: su historia, evolución y desarrollo*, Limusa-Wiley, México, 1968.
- Reygadas, Pedro, *Argumentación y discurso*, El Colegio de San Luis, 2005.
- Rodríguez Herrejón, Guillermo Fernando, *La introducción del automóvil a Morelia/Análisis socio-técnico*, UMSNH, Tesis de Licenciatura, 2011.
- Roszak, Theodore, *El nacimiento de una contracultura. Reflexiones sobre la sociedad tecnocrática y su oposición juvenil*, editorial Kairós, Barcelona, 1970.
- Schaff, Adam, *Introducción a la semántica*, Fondo de Cultura Económica, México, 1993.
- Scott, James C., *Los dominados y el arte de la resistencia*, Era, México, 2000.
- Tipler, Johnny, *La Carrera Panamericana: The World's Greatest Road Race!*, Veloce Publishing Ltd, Estados Unidos, 2008.
- Torres Marín, Hugo, *Con olor a gasolina*, Diseño y Publicidad Grafica S.A de C.V, México D.F., 2000.
- Touraine, Alain, *Crítica de la modernidad*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, Argentina, 1994.
- Tovar, Antonio (Prólogo), *Gran diccionario patria de la lengua española*, Edit. Patria, México, 1983.

- Tovar, Antonio, *Diccionario Filosófico de la Lengua Española*, Edit. Patria, México, 1994.
- Uribe Salas, José Alfredo, *Morelia. Los pasos a la modernidad*, UMSNH, Morelia, 1993.
- Valderrama, Andrés, *Teoría y Crítica de la Construcción Social de la Tecnología*, *Revista Colombiana de Sociología* N.23, Bogotá, 2004.
- Van Dijk, Teun A., *El discurso como estructura y proceso. Estudios sobre el discurso I. Una introducción multidisciplinaria*, Gedisa, Barcelona, 2008.
- Vargas Uribe, Guillermo, *El poblamiento*, en: Dávila Munguía, Carmen Alicia (coord.), *Desarrollo urbano de Valladolid- Morelia. 1541-2001*, UMSNH, Morelia, 2001.
- Vázquez Rocca, Adolfo, *Zygmunt Bauman. Modernidad Líquida y Fragilidad Humana, Nómadas*. *Revista crítica de ciencias sociales y jurídicas*, n° 19, Madrid, 2008.
- Viano, Carlos Augusto, *Los paradigmas de la modernidad*, En: Casullo, Nicolás (compilador), *El debate modernidad-posmodernidad*, Edit. Retorica, Buenos Aires, 2004.
- White, Hayden, *Metahistoria: La imaginación histórica del siglo XIX*, Fondo de Cultura Económica, “serie historia”, México, 1992.
- Williams, Raymond, *Television. Technology and cultural form*, Fontana editores, Londres, 1974.
- Winner, Langdon, *Social Constructivism. Opening the black box and finding it empty*, Science, technology and human values, Vol. 18, n° 3, Estados Unidos, Nueva York, 1993.
- Zunzunegui, Santos, *Pensar la imagen*, Edit. Catedra, Universidad del País Vasco, Vizcaya, España, 1989.

Fuentes electrónicas de consulta.

Asociación Mexicana de la industria automotriz: <http://www.amia.com.mx/quees>.

Bicivilizate Michoacán, A.C.: <http://sacatubici.blogspot.mx>.

“Oxford English Dictionary Online”, edición 1989.

Interlocutores.

José Carlos Guerrero Cedeño. De 63 años, chofer.

Carmen Guerrero Cedeño. De 53 años, chofer.

Efraín Rodríguez García. De 33 años, chofer.

(A todos ellos, ¡muchas gracias!)